VISIT…

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

Для служебного пользования

Экз. № 7905

НАСТАВЛЕНИЕ

ПО АВИАЦИОННОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ СССР

НАПСС-90

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

Для служебного пользования

НАСТАВЛЕНИЕ

ПО АВИАЦИОННОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ СССР НАПСС-90

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

МОСКВА
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1990

Редактор *В. В. Семенов*

Настоящее Наставление определяет организацию поисково-спасательного обеспечения полетов авиации, порядок участия авиационных средств в поиске и спасании команд и пассажиров морских судов и личного состава кораблей при аварийных ситуациях в акваториях морей и океанов, а также в работах при стихийных бедствиях на территории СССР.

Требования Наставления обязательны для всех министерств, ведомств, организаций и предприятий, в ведении или собственности которых находятся воздушные суда или на которые возложено проведение поисково-спасательных работ (ПСР).

Должностные лица министерств, ведомств, организаций и предприятий, участвующие в организации и проведении ПСР, обязаны знать и строго выполнять требоваиия настоящего Наставления и Инструкции по организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в зоне ПСО.

Документы по поисково-спасательному обеспечению полетов авиации видов и родов войск Вооруженных Сил СССР, министерств, ведомств и организаций должны разрабатываться в строгом соответствии с требованиями настоящего Наставления.

Наставление согласовано с Министерством авиационной промышленности СССР, Министерством гражданской авиации СССР, Министерством морского флота СССР, Министерством внутренних дел СССР, Министерством рыбного хозяйства СССР, Комитетом Государственной безопасности СССР, Министерством речного флота РСФСР и ДОСААФ СССР.

С введением в действие настоящего Наставления Наставление по авиационной поисково-спасательной службе СССР (Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации), введенное в действие приказом министра обороны СССР 1978 г. № 220, утрачивает силу.

ПРИКАЗ
МИНИСТРА ОБОРОНЫ СССР
№ 475

19 декабря 1989 г. **г. Москва**

О введении в действие Наставления по авиационной поисково-спасательной службе СССР (Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации)

1. Ввести в действие с 1 июля 1990 г. Наставление по авиационной поисково-спасательной службе СССР (Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации).

2. Командующим войсками военных округов и флотами переработать инструкции по организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в зонах ответственности авиационных объединений в соответствии с требованиями Наставления по авиационной поисково-спасательной службе СССР (Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации).

3. Признать утратившими силу приказы Министра обороны СССР 1978 г. № 220, пункт 26 раздела III Перечня (приложение к приказу Министра обороны СССР 1981 г. № 0080), 1984 г. № 0128 и 1986 г. № 125.

4. Приказ разослать до отдельной авиационной части.

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ОБОРОНЫ СССР ГЕНЕРАЛ АРМИИ

М. МОИСЕЕВ

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Основные сокращения	7
Глава I. **Общие положения**	9
Глава II. **Организация поисково-спасательного обеспечения полетов авиации**	22
Основные принципы организации поиска и спасания	—
Организация дежурства поисково-спасательных сил и средств и органов управления полетами	26
Организация приема и передачи сообщений о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие	37
Специальная подготовка летного состава к выживанию в условиях автономного существования	48
Глава III. **Действия экипажа воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие** .	53
Действия перед вынужденной посадкой или покиданием воздушного судна с парашютом	—
Действия после вынужденной посадки или приземления с парашютом на сушу	55
Действия при вынужденной посадке на воду или приводнении с парашютом . .	60
Глава IV. **Организация поисково-спасательных работ**	63
Общие положения	—
Действия руководящего состава авиационных частей (предприятий) и специалистов ЕГ АПСС СССР	66

Стр.

Глава V. Действия поисково-спасательных сил и средств при проведении ПСР 77

Общие положения . . . . . —
Действия экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов) по поиску потерпевших бедствие 79
Действия экипажей поисково-спасательных вертолетов по оказанию помощи и эвакуации потерпевших бедствие 86
Подготовка и действия личного состава спасательных парашютно-десантных групп и наземных поисково-спасательных команд 91

Глава VI. Управление поисково-спасательными силами и средствами 98

Глава VII. Обязанности должностных лиц по организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации 108

Приложения:

1. Структурная схема Инструкции по организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в зоне (районе) управления воздушным движением центра ЕС УВД 132
2. Графический план района аэродрома (кроки) с координатной сеткой 135
3. Структурная схема Инструкции экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) на аэродроме 136
4. Структурная схема Инструкции наземной поисково-спасательной команде 138
5. Перечень спасательного имущества и снаряжения дежурных поисково-спасательных самолетов и вертолетов 140
6. Перечень спасательного имущества и снаряжения наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп (групп спасателей) . . 144
7. Аварийно-спасательное имущество, снаряжение и средства поиска 154
8. Таблицы визуальных знаков и сигналов. Средства визуальной сигнализации 192

Стр.

9. Основные характеристики, определяющие эффективность поисково-спасательных самолетов и вертолетов 204
10. Порядок проведения поиска потерпевших бедствие 207
11. Предельные сроки радиотехнического поиска потерпевших бедствие 215
12. Отчет о проведенной поисково-спасательной работе 217
13. Удостоверение на право выполнения полетов 221
14. Требования по оборудованию помещения для экипажа дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) и спасательных парашютно-десантных групп 222
15. Порядок подбора и подготовки площадки для посадки вертолетов 225
16. Содержание доклада командира поисково-спасательного самолета (вертолета) о проведенной поисково-спасательной работе 228
17. Содержание плана проведения поисково-спасательных работ 229
18. Перечень основных документов по ПСО полетов на командных пунктах и пунктах управления полетами авиации . . . 232
19. Перечень основных документов по ПСО полетов авиации, разрабатываемых в авиационных объединениях, соединениях и частях 235
20. Требования по оборудованию класса ПС и ПДС 238
21. План-график учета средств спасания . . 240
22. Содержание доклада начальника НПСК о проведенной работе 244
23. Удостоверение специалиста Единой государственной авиационной поисково-спасательной службы СССР 245
24. Основные определения 247

Основные сокращения

АРБ	— автоматический радиобуй
АРК	— автоматический радиокомпас
АРП	— автоматический радиопеленгатор
АСК	— аварийно-спасательная команда
АСР	— аварийно-спасательная работа
БАЗ	— бортовой аварийный запас
ВС	— воздушное судно
ГАСКЦ	— Государственный авиационный спасательно-координационный центр
ГМСКЦ	— Государственный морской спасательно-координационный центр
ГС	— группа спасателей
ГСМ	— горючее и смазочные материалы
ГРП	— группа руководства полетами
ДПРМ	— дальний приводной радиомаркерный пункт
ДПРС	— дальняя приводная радиостанция
ЕГ АПСС	— Единая государственная авиационная поисково-спасательная служба
Зона ПСО	— зона ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации
ЗЦ (РЦ) ЕС УВД	— зональный (районный) центр Единой системы управления воздушным движением СССР
ИКАО	— международная организация гражданской авиации
ИМО	— международная морская организация
КДП	— командно-диспетчерский пункт
КП	— командный пункт

КЦПС ГА	— координационный центр поиска и спасания центрального производственно-диспетчерского управления гражданской авиации
ЛП	— летное происшествие
МКВЦ	— международный координационно-вычислительный центр спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ
МВЛ	— местная воздушная линия
НАЗ	— носимый аварийный запас
НАПСС	— наставление по авиационной поисково-спасательной службе
НПСК	— наземная поисково-спасательная команда
НПП	— наставление по производству полетов
ОК	— объективный контроль
ОПП	— основные правила полетов в воздушном пространстве СССР
ПДП	— парашютно-десантная подготовка
ПДС	— парашютно-десантная служба
ППИ	— пункт приема информации спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ
ПСО	— поисково-спасательное обеспечение
ПСНД	— патрон сигнальный ночной, дневной
ПСР	— поисково-спасательная работа
ПУ	— пункт управления
Район ПСО	— район ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации
РКЦПС ГА	— региональный координационный центр поиска и спасания гражданской авиации
РП	— руководитель полетов
РПСБ ГА	— региональная поисково-спасательная база гражданской авиации
СКЦ	— спасательно-координационный центр
СПДГ	— спасательная парашютно-десантная группа
СПЦ	— спасательный подцентр
ЦКП	— центральный командный пункт

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Единая государственная авиационная поисково-спасательная служба СССР (ЕГ АПСС СССР) создана для организации и осуществления поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие *, поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов после посадки, оказания помощи в аварийных ситуациях членам экипажей и пассажирам судов и личному составу кораблей в акваториях морей, океанов и на внутренних водных путях **, а также для выполнения работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях по заданиям Государственной комиссии Совета Министров СССР по чрезвычайным ситуациям.

Поиск и эвакуация космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов осуще-

* Далее по тексту настоящего Наставления экипажи и пассажиры воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, для краткости будут именоваться «потерпевшие бедствие».

** Оказание помощи людям, потерпевшим бедствие на море, организуется в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 8 февраля 1988 г. № 180.

ствляются в соответствии с Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе СССР (Поисково-эвакуационное обеспечение полетов космических объектов).

ЕГ АПСС СССР включает в себя авиационные поисково-спасательные и парашютно-десантные службы видов и родов войск Вооруженных Сил СССР, Министерства гражданской авиации СССР, Министерства авиационной промышленности СССР, Министерства внутренних дел СССР, Комитета государственной безопасности СССР, ДОСААФ СССР, а также других министерств, ведомств и организаций, которым принадлежат воздушные суда.

2. Общее руководство деятельностью ЕГ АПСС СССР возлагается на главнокомандующего Военно-воздушными силами. Непосредственное руководство службой осуществляет начальник ЕГ АПСС СССР.

3. На ЕГ АПСС СССР возлагается организация:

поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие на территории СССР, независимо от государственной принадлежности воздушного судна, а также потерпевших бедствие на акваториях морей, океанов и внутренних водных путях;

поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов, а также доставки научной аппаратуры с места посадки космического объекта на аэродром назначения;

оказания первой медицинской помощи потерпевшим бедствие экипажам и пассажирам воздушных судов, а также космонавтам пос-

ле посадки спускаемого аппарата космического объекта на территории СССР;

подготовки летного состава к действиям после приземления (приводнения) и к выживанию в условиях автономного существования.

На ЕГ АПСС СССР возлагаются также:

участие с привлечением авиационных средств в работах по оказанию помощи экипажам и пассажирам судов и личному составу кораблей при аварийных ситуациях на акваториях морей, океанов и внутренних водных путях, а также в работах при стихийных бедствиях на территории СССР;

доведение информации о сигналах бедствия, полученных от спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ, до командных пунктов авиационных объединений, имеющих зоны ответственности за ПСО, и проверка ее достоверности;

координация деятельности министерств и ведомств, а также видов и родов войск Вооруженных Сил СССР по поисково-спасательному обеспечению полетов авиации и космических объектов, контроль за состоянием этой работы и принятие мер по ее дальнейшему совершенствованию;

разработка указаний и рекомендаций по организационным и методическим вопросам для авиационных поисково-спасательных служб министерств, ведомств, организаций, видов и родов войск Вооруженных Сил СССР;

участие в проведении единой технической политики при разработке, выдаче заказов и внедрении в эксплуатацию технических средств поиска, спасания, выживания и эвакуации, предназначенных для различных ми-

нистерств и ведомств, а также видов и родов войск Вооруженных Сил СССР;

участие совместно с Министерством гражданской авиации СССР в подготовке проектов международных соглашений по поисково-спасательному обеспечению полетов воздушных судов с учетом положений и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организации (ИМО);

контроль специальной подготовки экипажей поисково-спасательных самолетов и вертолетов, СПДГ и НПСК по методам поиска и оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие.

Начальник Единой государственной авиационной поисково-спасательной службы СССР имеет право:

проверять в министерствах, ведомствах СССР, видах и родах войск Вооруженных Сил СССР состояние поисково-спасательного обеспечения полетов авиации и космических объектов;

давать обязательные для должностных лиц проверяемых управлений министерств, ведомств, объединений, соединений, частей (предприятий) указания и предписания по устранению выявленных нарушений и недостатков в поисково-спасательном обеспечении полетов авиации и космических объектов;

запрещать полеты авиационных частей, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении;

участвовать в испытаниях новых образцов аварийно-спасательных средств, снаряжения и имущества;

участвовать в разработке тактико-технических заданий на создание поисково-спасательной и эвакуационной техники, аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

участвовать в рассмотрении эскизно-технических проектов по разработке перспективных поисково-спасательных и эвакуационных средств, а также по оснащению летательных аппаратов аварийно-спасательными средствами, снаряжением и имуществом и в подготовке заключений на них;

обращаться непосредственно к руководителям министерств, ведомств, видов и родов войск Вооруженных Сил СССР по вопросам поисково-спасательного обеспечения полетов авиации и космических объектов и вносить предложения по его совершенствованию.

4. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации заключается в организации и осуществлении мероприятий, направленных на надежное оповещение о бедствии, достижение высокой эффективности применения поисково-спасательных сил и средств, готовности летного состава к действиям в аварийных ситуациях и выживанию в условиях автономного существования.

Организация поисково-спасательного обеспечения полетов авиации является одной из важнейших обязанностей командиров авиационных частей, соединений и объединений, начальников учреждений и военно-учебных заведений авиации Вооруженных Сил СССР, авиации ДОСААФ СССР, руководителей управлений, объединений и предприятий Министерства гражданской авиации, предприятий Министерства авиационной промышленности

СССР и других министерств и ведомств, имеющих воздушные суда.

Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении, **запрещаются.**

5. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации включает:

организацию дежурства поисково-спасательных сил и средств и органов управления полетами;

организацию приема и передачи сигналов бедствия, а также организацию оповещения органов ЕГ АПСС СССР, Войск ПВО и центров ЕС УВД СССР о воздушных судах, потерпевших бедствие;

организацию и осуществление поисково-спасательных работ;

парашютно-спасательную и десантную подготовку экипажей воздушных судов, имеющих парашютные системы;

обеспечение экипажей групповыми и индивидуальными аварийно-спасательными средствами и снаряжением;

специальную подготовку летного состава к выживанию в условиях автономного существования;

подготовку летного состава, личного состава спасательных парашютно-десантных групп, наземных поисково-спасательных команд к проведению поисково-спасательных работ.

6. Поиск и спасание экипажей и пассажиров воздушных и морских судов, потерпевших бедствие в акваториях морей и океанов, организуются ГМСКЦ СССР во взаимодействии с органами, указанными в Постановлении Совета Министров СССР от 8 февраля 1988 г.

№ 180, а на внутренних водоемах территории СССР — во взаимодействии с Министерством речного флота РСФСР и органами управления речными флотами других союзных республик.

Порядок оказания помощи экипажам и пассажирам морских и воздушных судов, терпящих бедствие на море, определяется Инструкцией по взаимодействию спасательных служб, подразделений, сил и средств министерств и ведомств СССР при оказании помощи людям, терпящим бедствие на море.

7. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации за пределами территории СССР осуществляется на основании соответствующих международных соглашений, участником которых является СССР. Использование авиационных и морских средств СССР для этих целей осуществляется под руководством соответственно ЕГ АПСС СССР, ПСС Военно-Морского Флота и ГМСКЦ СССР.

8. Ответственность за организацию работ по спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в зоне ПСО, а также работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях возлагается на территории военных округов на командующих войсками этих округов, а в акваториях морей и океанов — на командующих флотами.

9. Руководство организацией работ по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в зонах ПСО, осуществляется командующими соответствующими объединениями видов Вооруженных Сил СССР (ВВС, Войск ПВО, ВМФ),

руководителями управлений Министерства гражданской авиации.

Непосредственная организация поисково-спасательного обеспечения полетов авиации министерств, ведомств, организаций, видов и родов войск Вооруженных Сил СССР осуществляется соответствующими командирами (начальниками), организующими полеты.

10. В зоне ПСО по согласованию с заинтересованными министерствами, ведомствами и организациями, командующими войсками военных округов и флотами устанавливаются районы ПСО.

Старшие этих районов назначаются из числа командиров авиасоединений ВВС, Войск ПВО, отдельных авиационных частей, руководителей предприятий Министерства гражданской авиации, а в акваториях морей и океанов, как правило, из командиров соединений и объединений ВМФ.

11. Работы по поиску и спасанию команд и пассажиров судов и личного состава кораблей в аварийных ситуациях, а также работы по оказанию помощи при стихийных бедствиях авиационными средствами выполняются в порядке и объемах, определяемых ЕГ АПСС СССР по согласованию с заинтересованными министерствами, ведомствами, видами и родами войск Вооруженных Сил СССР. При обращении заинтересованных министерств, ведомств, организаций, видов и родов войск Вооруженных Сил СССР об оказании помощи в случаях аварий кораблей и судов, а также при стихийных бедствиях ЕГ АПСС СССР оценивает возможности авиационных поисково-спасательных средств, определяет необхо

димый их наряд и организует работы по поиску и спасанию авиационными средствами во взаимодействии с морскими и наземными силами.

12. Решение на срочные вылеты воздушных судов для выполнения поисково-спасательных работ, оказания помощи при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях принимают командующие войсками военных округов, флотами, объединениями, командиры авиационных соединений, начальники войск пограничных округов и начальники пограничных отделов КГБ СССР, начальники управлений и командиры соединений Внутренних войск МВД СССР, командиры военных кораблей и капитаны невоенных судов, имеющие на борту воздушные суда, начальники управлений и командиры авиационных отрядов Министерства гражданской авиации, руководители предприятий Министерства авиационной промышленности СССР, других министерств и ведомств, которые имеют поисково-спасательные, противопожарные или санитарные воздушные суда.

Разрешение на вылет и использование воздушного пространства в случаях, предусмотренных настоящей статьей, дают КП соответствующих авиационных объединений и соединений, а также КП пограничных отрядов КГБ СССР с немедленным докладом вышестоящему КП и уведомлением об этом соответствующего органа управления Войск ПВО и центра ЕС УВД. Указанные КП, орган управления Войск ПВО и центр ЕС УВД обязаны принять все возможные меры для обеспечения

безопасности воздушного движения в своих районах и зонах.

Разрешение на использование воздушного пространства могут выдавать и военные секторы центров ЕС УВД с обязательным докладом на КП авиационного объединения и уведомлением соответствующего органа управления Войск ПВО. Такое разрешение выдается незамедлительно с получением запроса на использование воздушного пространства.

13. Право на подъем дежурных поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и отдание распоряжений на выход НПСК при получении сигнала бедствия, а также при проверках их готовности предоставляется:

а) на аэродромах базирования дежурных поисково-спасательных сил и средств:

командирам авиационных частей, оперативным дежурным — начальникам смен КП этих частей, командирам авиационных отрядов Министерства гражданской авиации, должностным лицам министерств, ведомств, организаций, ответственным за ПСО полетов авиации, а в период полетов на указанных аэродромах — руководителям полетов;

командирам кораблей и капитанам судов, имеющих на борту поисково-спасательные вертолеты.

б) в зонах (районах) ПСО:

оперативным дежурным — начальникам смен КП авиационных соединений (отдельных авиационных частей), командирам соединений и объединенных авиационных отрядов Министерства гражданской авиации, должностным лицам министерств, ведомств, организаций в

установленных для них районах ПСО полетов авиации;

оперативным дежурным — начальникам смен КП авиационных объединений (в их зонах ответственности), КП других авиационных объединений с докладом на соответствующий центральный КП, в орган управления Войск ПВО, ГАСКЦ СССР, центр ЕС УВД СССР и пункт контроля авиации Ракетных войск;

начальникам управлений Министерства гражданской авиации, должностным лицам других министерств, ведомств и организаций с немедленным докладом об этом на КП авиационного объединения, в центральный орган управления авиацией своего министерства или ведомства и сообщением в ближайший орган управления Войск ПВО, ГАСКЦ СССР и центр ЕС УВД СССР;

начальнику смены ГАСКЦ СССР через центральные командные пункты видов Вооруженных Сил СССР, центральные органы управления авиацией министерств, ведомств, организаций;

представителям ЕГ АПСС СССР, имеющим право проверки ПСО.

Разрешение на вылет и использование воздушного пространства в случаях, предусмотренных настоящей статьей, дается в порядке, предусмотренном ст. 12 настоящего Наставления.

При проверках готовности дежурных поисково-спасательных самолетов, вертолетов их вылет должен быть предварительно согласован с центрами ЕС УВД с последующей информацией органов управления Войск ПВО.

14. Требования ГАСКЦ СССР о подъеме дежурных поисково-спасательных сил и средств должны быть выполнены всеми органами управления авиацией Вооруженных Сил СССР, министерств, ведомств, организаций, в ведении которых находятся данные силы и средства.

15. Командные пункты объединений и ДОСААФ СССР, центральные органы управления авиацией министерств, ведомств и организаций о получении сигнала бедствия, вылете дежурных поисково-спасательных воздушных судов, а также о срочных вылетах других воздушных судов и выходе НПСК для выполнения ПСР должны незамедлительно сообщать в ГАСКЦ СССР.

16. Работы по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных, морских, речных судов и кораблей, терпящих или потерпевших бедствие, выполняются министерствами, ведомствами, организациями безвозмездно.

На период проведения ПСР министерства, ведомства, организации по взаимному согласованию обеспечивают безвозмездно на своих аэродромах базирование авиационных поисково-спасательных средств, первоочередное обслуживание и обеспечение их полетов, а также размещение личного состава, участвующего в этих работах.

17. За специальную подготовку экипажей поисково-спасательных воздушных судов, СПДГ, НПСК и их готовность к проведению поисково-спасательных работ отвечают командиры частей, соединений, командующие объединениями видов и родов войск Вооруженных Сил СССР, соответствующие руково-

дители объединений, предприятий и организаций министерств и ведомств.

18. Для решения задач ПСО в каждой авиационной части * должна быть создана учебная база, позволяющая вырабатывать и закреплять практические навыки летного состава по использованию аварийно-спасательного имущества и снаряжения в аварийных ситуациях, по выживанию в условиях автономного существования и эвакуации различными поисковыми средствами, а также обеспечивать подготовку личного состава наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп к проведению поисково-спасательных работ.

* Здесь и далее под авиационной частью подразумевается и авиационное предприятие гражданской авиации.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

Основные принципы организации поиска и спасания

19. Зоны ПСО по их границам соответствуют зонам (районам) управления воздушным движением центров ЕС УВД, ответственность в которых за организацию использования воздушного пространства и управления воздушным движением возложена на командующих авиационными объединениями. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации в зоне ПСО организуется и проводится в соответствии с настоящим Наставлением и Инструкцией по организации ПСО полетов авиации в зонах (районе) управления воздушным движением соответствующего центра ЕС УВД (структурная схема Инструкции приведена в приложении 1 к настоящему Наставлению).

20. Зоны ПСО делятся на районы ПСО с учетом:

физико-географических особенностей местности;

состава и мест базирования авиации Вооруженных Сил СССР, министерств, ведомств, организаций и предприятий;

интенсивности полетов воздушных судов;

воздушных трасс СССР и местных воздушных линий;

расположения органов УВД;

наличия и возможностей поисково-спасательных сил и средств.

Границы районов ПСО, организация ПСО и руководство ПСР в этих районах, а также порядок выделения поисково-спасательных сил и средств для этих целей определяются Инструкцией (приложение 1 к настоящему Наставлению). Указанная Инструкция разрабатывается штабом авиационного объединения и согласовывается с заинтересованными объединениями (соединениями) видов и родов войск Вооруженных Сил СССР, учреждениями, предприятиями и организациями, а также Управлением ЕГ АПСС СССР, подписывается командующим авиационным объединением и утверждается в соответствии с требованиями ст. 8 настоящего Наставления командующими войсками военного округа и флота.

21. Непосредственная организация поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в районе аэродрома, возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома с привлечением сил и средств от авиационных частей (предприятий и организаций), базирующихся на данном аэродроме, независимо от их ведомственной принадлежности.

22. Непосредственная организация поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных

судов, терпящих бедствие в акватории морей и океанов, при наличии авианесущих кораблей и судов в районе бедствия возлагается на командиров (капитанов) этих кораблей (судов) во взаимодействии с дежурными поисково-спасательными силами флота (флотилии).

Район поисково-спасательных работ авианесущих кораблей (судов) включает водную акваторию, прилегающую к кораблю (судну), в радиусе действия воздушных судов, базирующихся на этих кораблях (судах).

23. Руководителем поисково-спасательных работ при бедствии воздушных судов является командующий авиационным объединением, а при длительном поиске (более суток) руководитель ПСР назначается этим командующим. В особых случаях (при стихийном бедствии, спасании экипажей и пассажиров многоместных воздушных судов, команд и пассажиров морских и речных судов, личного состава кораблей и т. д.), когда требуется привлечение большого количества сил и средств одного или нескольких министерств, ведомств, организаций и предприятий, руководитель поисково-спасательных работ назначается приказом командующего войсками военного округа или флота либо совместным приказом.

24. Порядок организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в районе аэродрома определяется в соответствии с Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР и Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома. Для каждого аэродрома разрабатывается графический план района аэродрома (кроки) с коор-

динатной сеткой (приложение 2 к настоящему Наставлению).

25. Порядок выделения поисковых сил и средств на аэродромах определяется графиком, утвержденным командующим авиационным объединением.

26. Командиры авиационных частей, а также руководители предприятий, учреждений и организаций, имеющие летные подразделения, базирующиеся в районе ПСО, независимо от их ведомственной принадлежности по вопросам организации дежурства поисково-спасательных сил и средств подчиняются старшему за ПСО полетов авиации в данном районе.

27. Медицинское обеспечение поисково-спасательных работ организуется начальником медицинской службы авиационного объединения, а при стихийных бедствиях и в особых случаях — начальником медицинской службы военного округа.

Руководство организацией и проведением работ по оказанию медицинской помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие, осуществляется начальником медицинской службы авиационной части, проводящей ПСР (начальником медицинской службы ближайшего гарнизона).

Оказание медицинской помощи членам экипажей и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие, осуществляется медицинским персоналом СПДГ и НПСК, входящих в состав дежурных поисково-спасательных сил

Для указанных целей при необходимости может привлекаться медицинский персонал

лечебных учреждений Министерства здравоохранения СССР и военно-медицинских учреждений.

Успешное решение задач по оказанию медицинской помощи потерпевшим бедствие достигается:

четким управлением медицинскими силами и средствами, участвующими в поисково-спасательных работах;

высокой специальной подготовленностью медицинского персонала к оказанию помощи потерпевшим бедствие и их эвакуации;

высокой степенью готовности медицинских сил и средств, привлекаемых к поисково-спасательным работам;

высокой степенью обученности летного состава оказанию само- и взаимопомощи;

своевременностью эвакуации потерпевших бедствие в лечебные учреждения.

Организация дежурства поисково-спасательных сил и средств и органов управления полетами

28. Для обеспечения поиска и спасания потерпевших бедствие организуется дежурство:

воздушных судов поисково-спасательных частей и подразделений;

воздушных судов, выделяемых авиационными частями Ракетных войск, Войск противовоздушной обороны, Военно-воздушных сил, Военно-Морского Флота, Комитета государственной безопасности СССР, Министерства

внутренних дел СССР *, а также авиатранспортными предприятиями Министерства гражданской авиации СССР в установленных для них районах ПСО;

аварийно-спасательных средств (а при необходимости поисково-спасательных воздушных судов) на всех аэродромах Министерства обороны СССР, Министерства гражданской авиации СССР, Министерства авиационной промышленности СССР, Комитета государственной безопасности СССР, Министерства внутренних дел СССР и ДОСААФ СССР на период выполнения полетов;

расчетов пунктов управления министерств, ведомств, организаций, объединений, соединений и частей авиации видов и родов войск Вооруженных Сил СССР;

расчетов пунктов приема информации спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ;

расчетов КЦПС и РКПС ГА;

радиотехнических средств Военно-воздушных сил, Войск противовоздушной обороны, Военно-Морского Флота, а также Министерства гражданской авиации СССР, Министерства морского флота СССР, Министерства рыбного хозяйства СССР для своевременного приема и пеленгации сигналов бедствия, передаваемых экипажами воздушных и морских судов, потерпевших бедствие.

29. Экипажи поисково-спасательных воздушных судов несут дежурство согласно графи-

* Самолеты и вертолеты Комитета государственной безопасности СССР и авиации внутренних войск Министерства внутренних дел СССР несут дежурство в составе штатного экипажа, как правило, в готовности № 3 и ведут поиск с помощью установленного на них оборудования.

ку, предусмотренному ст. 25 настоящего Наставления, в соответствии с Инструкцией экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) на аэродроме (структурная схема Инструкции приведена в приложении 3 к настоящему Наставлению).

Выделяемые на дежурство поисково-спасательные самолеты (вертолеты) должны быть оборудованы поисковой аппаратурой и иметь на борту комплекты спасательного имущества и снаряжения. Вертолеты, кроме того, должны быть оборудованы поисковыми фарами и устройствами для подъема потерпевших бедствие на режиме висения.

30. Для проведения ПСР на всех аэродромах и авиационных полигонах создаются штатные или нештатные наземные поисково-спасательные (аварийно-спасательные) команды (НПСК, АСК). В состав НПСК входят 8—10 человек (в том числе медицинский работник и радист). Для перевозки НПСК в район ПСР выделяется автотранспорт высокой проходимости или специальная поисковая техника.

Обязанности личного состава НПСК, порядок несения дежурства и их действия излагаются в специальных инструкциях с учетом условий базирования. Структурная схема Инструкции дана в приложении 4 к настоящему Наставлению.

Перечень спасательного имущества и снаряжения дежурных самолетов и вертолетов приведен в приложении 5 к настоящему Наставлению.

Спасательное имущество и снаряжение НПСК заранее укладываются в тару. Перечень спасательного имущества и снаряжения

НПСК приведен в приложении 6 к настоящему Наставлению.

31. В состав экипажей поисково-спасательных самолетов и вертолетов включаются спасательные парашютно-десантные группы, формируемые из личного состава, подготовленного к парашютным прыжкам в различных климатогеографических условиях днем и ночью. Нештатная СПДГ назначается приказом командира части в составе 6—8 человек (в учебных авиационных частях — 12—14 человек). На дежурство по ПСО полетов назначаются 2—3 парашютиста, в том числе медицинский работник. В период несения дежурства СПДГ подчиняется командиру экипажа, а после десантирования действует в соответствии со сложившейся обстановкой. Старший СПДГ назначается решением командира (начальника) войсковой части (предприятия).

СПДГ оснащается спасательным имуществом и снаряжением, перечень которого приведен в приложении 6 к настоящему Наставлению.

На аэродромах, где взлет и посадка, а также пилотирование в зонах производятся над морем или другими большими водными пространствами, должны быть спасательные катера (или другие суда) со спасателями на борту.

32. Для проведения ПСР могут дополнительно привлекаться:

корабли, суда и катера воинских частей и гражданских организаций;

наземные и плавучие транспортные средства воинских частей и гражданских организаций;

самолеты и вертолеты воинских частей и гражданских организаций, не имеющие специального поисково-спасательного оборудования для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ;

личный состав воинских частей и гражданских организаций.

33. К несению дежурства по ПСО полетов авиации привлекаются летчики (штурманы) 1-го и 2-го классов, прошедшие специальную подготовку к проведению поисково-спасательных работ и отданные приказом по части.

Экипажи вертолетов должны быть подготовлены к выполнению посадок на незнакомые и необозначенные площадки, к высадке спасателей и подъему пострадавших с режима висения над сушей и водной поверхностью.

На дежурные экипажи поисковых самолетов и вертолетов возлагаются:

поиск и обнаружение экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие;

установление радиосвязи с потерпевшими бедствие, выявление их физического состояния и состояния воздушного судна;

выведение к потерпевшим бедствие сил и средств, способных оказать им помощь;

десантирование СПДГ, прицельное сбрасывание аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

подбор посадочной площадки с воздуха, определение ее пригодности к посадке и посадка;

эвакуация потерпевших бедствие с режима висения над сушей или водной поверхностью;

передача потерпевшим бедствие целеуказаний для выхода к ближайшему населенному

пункту, дороге, реке или месту, откуда можно произвести эвакуацию;

извлечение людей из воздушных судов, потерпевших бедствие, и оказание им медицинской помощи;

эвакуация пострадавших в лечебные учреждения;

локализация и тушение пожара на воздушном судне;

доклады на КП о ходе и результатах поиска и спасания.

34. В соответствии с полученными заявками на полеты и перелеты начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы авиационного объединения, имеющего зону ПСО, составляет план дежурства поисково-спасательных сил и средств на сутки.

План утверждается начальником штаба объединения.

35. В плане дежурства указываются:

число и типы выделяемых поисково-спасательных вертолетов и самолетов;

их ведомственная принадлежность;

аэродром базирования;

фамилии и позывные командиров экипажей;

минимумы погоды для взлета и посадки, для визуального проведения ПСР;

основные виды ПСР, к которым допущены экипажи;

даты, когда экипажи последний раз летали днем и ночью при минимуме погоды;

степень готовности поисково-спасательных сил и средств;

наличие подготовленных СПДГ, их допуск к десантированию на различные виды подсти-

лающей поверхности, а также снаряжение для выполнения прыжков с парашютом на лес и на воду;

сведения о НПСК (АСК);

наличие аварийно-спасательного имущества, снаряжения и оборудования;

сведения о морских поисково-спасательных силах и средствах;

порядок вызова дежурных сил и средств.

36. После утверждения плана дежурства расчет командного пункта объединения доводит до органов УВД военных аэродромов сведения о количестве и дислокации ближайших дежурных поисково-спасательных сил и средств, которые вносятся в плановые таблицы полетов на этих аэродромах и на предполетной подготовке доводятся до летного состава.

Сведения о дежурных поисково-спасательных силах и средствах в зоне ПСО доводятся до командных (диспетчерских) пунктов заинтересованных организаций, предприятий министерств и ведомств, по их запросу и ежедневно докладываются в ГАСКЦ СССР.

37. На командных пунктах авиаобъединений, соединений, частей ведется карта-планшет обстановки по ПСО полетов авиации, на которую наносятся (в виде таблицы) сведения о дежурных поисково-спасательных силах и средствах, выделенных на предстоящие сутки (летный день). В центрах ЕС УВД в планы использования воздушного пространства вносятся сведения о воздушных судах, выделенных для ПСО полетов авиации.

38. Дежурным поисково-спасательным си-

лам и средствам устанавливаются три степени готовности *:

а) готовность № 1:

самолеты (вертолеты) готовы к немедленному вылету, двигатели опробованы, наземные источники электропитания подключены, аварийно-спасательное имущество находится на борту самолета (вертолета) и подготовлено к немедленному использованию;

летный состав, СПДГ находится в самолетах (вертолетах), на рабочих местах, а технический состав — у самолетов (вертолетов);

задача экипажам поставлена и при необходимости уточняется в полете по радио, командир экипажа находится на радиосвязи с пунктом управления полетами;

НПСК находится в готовности к немедленному выходу для выполнения задачи;

вылет вертолетов и выход НПСК — не позднее чем через 10 мин, а вылет самолетов — через 15 мин после подачи команды;

б) готовность № 2:

самолеты (вертолеты) готовы к вылету, двигатели опробованы, аварийно-спасательное имущество находится на борту и подготовлено к использованию;

летный и технический состав, СПДГ находится в специально отведенном месте вблизи самолетов (вертолетов);

экипажам даны указания по организации взлета и способу поиска;

---

* Для самолетов и вертолетов гражданской авиации, привлекаемых к проведению ПСР, сроки вылета с момента получения сигнала бедствия установлены: летом — не более 30 мин, зимой — не более 45 мин.

задача по поиску уточняется перед вылетом и при необходимости в полете;

личный состав НПСК находится в местах, определяемых командиром части (руководителем предприятия), имущество и снаряжение НПСК уложено и погружено на транспортные средства, которые подготовлены к выходу на выполнение задач, местонахождение транспортных средств указано в инструкции по производству полетов в районе аэродрома;

вылет вертолетов и выход НПСК — не позднее чем через 20 мин, а вылет самолетов — через 30 мин после подачи команды;

в) готовность № 3:

самолеты (вертолеты), автомобили и другие поисково-спасательные средства подготовлены к применению и находятся в установленных местах (аэродромах, стоянках или в гаражах);

летный, технический и личный состав СПДГ и НПСК находится на занятиях, работах или отдыхе;

вылет самолетов и вертолетов, а также выход НПСК — не позднее чем через 1 ч летом и через 1 ч 30 мин зимой после подачи команды *.

39. Время дежурства экипажей самолетов (вертолетов) в готовности № 1 — не более 2 ч; в готовности № 2 — круглосуточно (не более 2 сут); при несении дежурства в готовности № 2 только на период полетов с последующим переходом в готовность № 3 — 7 сут; в готовности № 3 — не более 15 сут.

---

* При температуре наружного воздуха —45°С и ниже время вылета самолетов (вертолетов) и выход НПСК — не более 2 ч после подачи команды.

40. В период проведения полетов, перелетов и в случаях, когда аэродром является запасным, экипажи, выделенные для ПСО полетов авиации, должны находиться в готовности № 2. Перевод их в готовность № 1 производится при возникновении аварийной ситуации и в случаях, определенных Инструкцией, указанной в ст. 19 настоящего Наставления.

41. Использование экипажей дежурных поисково-спасательных самолетов и вертолетов, находящихся в готовностях № 1 и 2, для целей, не связанных с выполнением задач, указанных в ст. 1 настоящего Наставления, **запрещается** *.

42. Экипажи самолетов (вертолетов), находящихся на дежурстве в готовности № 3, разрешается использовать для выполнения срочных санитарных заданий, тренировки экипажей и выброски парашютистов в районе аэродрома, а также для обеспечения боеготовности частей и соединений при условии соблюдения установленных сроков вылета на поиск.

43. Для несения круглосуточного дежурства по ПСО полетов на аэродромах, на которых нет своих поисково-спасательных самолетов (вертолетов), могут командироваться экипажи и поисково-спасательные воздушные суда из других частей (предприятий). Их подготовку и контроль готовности осуществляют командиры частей (руководители предприя-

---

* В готовности № 2 может проводиться проверка поисковых сил и средств с вылетом самолетов (вертолетов), выброской СПДГ и выходом НПСК, при этом должны быть обеспечены установленные сроки вылета (выхода) на реальные ПСР.

тий), от которых командируются экипажи.

44. По прибытии на другой аэродром для дежурства по ПСО полетов авиации командир экипажа представляется старшему авиационному начальнику, докладывает о готовности к несению дежурства и получает инструктаж. Дальнейшую подготовку к полету и контроль готовности экипажа осуществляет командир части, в распоряжение которого он прибыл.

45. Командиры частей, начальники учреждений и военно-учебных заведений авиации Вооруженных Сил СССР, руководители предприятий Министерства гражданской авиации, других министерств, ведомств и организаций, от которых выделяются дежурные силы и средства, несут ответственность за их своевременное выделение, подготовку и проведение ими ПСР в установленное нормативами время с соблюдением всех мер безопасности.

46. Оснащение воздушных и наземных поисково-спасательных средств аварийно-спасательным имуществом, снаряжением и транспортом высокой проходимости возлагается на авиационно-технические части (подразделения).

За укомплектованность поисково-спасательных самолетов (вертолетов) аварийно-спасательным имуществом отвечает начальник ПС и ПДС части, от которой назначается СПДГ.

Аварийно-спасательное имущество хранится на борту воздушного судна или в специально отведенном месте. За его сохранность отвечает командир экипажа (при хранении на борту воздушного судна) или лицо, опреде-

ленное командиром части (при хранении вне воздушного судна).

Организация приема и передачи сообщений о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие

47. Для своевременного обнаружения и оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, установлен единый международный сигнал «SOS» («Терплю бедствие»). Сигналы срочности и предупреждения об опасности указаны в авиационном Щ-коде. Для приема информации о бедствии на территории СССР организуется дежурство радиосредств.

48. Дежурство радиосредств устанавливается:

а) на узлах связи и радиопеленгации Военно-воздушных сил на коротких радиоволнах на частотах радиопеленгации, указанных в регламентах средств радиосвязи и радиосветотехнического обеспечения полетов, — круглосуточно; на аварийных частотах 8364 и 12546 кГц или на аварийных частотах 2182 и 4182 кГц по команде с ЦКП ВВС — после получения сообщения о бедствии;

б) на аэродромах Ракетных войск, Военно-воздушных сил, Войск ПВО, Военно-Морского Флота, в том числе выделенных в качестве запасных, на ультракоротковолновых радиопеленгаторах на частоте 121,5 МГц — в период проведения полетов;

в) на действующих аэродромах Ракетных войск, Военно-воздушных сил, Войск ПВО, Военно-Морского Флота, когда полеты авиа-

ции не проводятся, в соответствии с Инструкцией, указанной в ст. 19 настоящего Наставления, на ультракоротковолновых радиопеленгаторах на частоте 121,5 МГц — круглосуточно;

г) на аэродромах 1, 2, 3-го класса Министерства гражданской авиации СССР на частоте 121,5 МГц — круглосуточно;

д) на кораблях и береговых узлах связи Военно-Морского Флота на аварийных частотах КВ-, СВ- и УКВ-диапазонов — в соответствии с заявкой на обеспечение полетов (перелетов).

На спасательных кораблях и судах Военно-Морского Флота, находящихся в районах боевой службы и на переходе в море, прием сигналов бедствия на аварийных частотах СВ- и КВ-диапазонов — круглосуточно (в соответствии с Международным регламентом радиосвязи), а на частоте 121,5 МГц — по заявкам организаций, планирующих полеты;

е) на судах и береговых узлах связи Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР на аварийных частотах, определенных Международным регламентном радиосвязи, — круглосуточно, на частоте 121,5 МГц только на судах — по заявкам организаций, планирующих полеты;

ж) в центрах ЕС УВД СССР на частоте 121,5 МГц — круглосуточно;

з) на пунктах приема информации спутниковой системы КОСПАС САРСАТ на частотах 406,025 и 121,5 (243) МГц — круглосуточно.

49. Сигналы бедствия передаются всеми имеющимися на борту средствами связи и оповещения:

УКВ- и КВ-радиостанциями (в телефонном режиме);

связными КВ-радиостанциями (в телеграфном режиме);

аппаратурой опознавания.

Все сигналы применяются только по приказанию командира воздушного судна.

50. Передача сообщений о бедствии осуществляется по действующим каналам управления полетами, по которым к началу сложившейся на борту аварийной ситуации воздушное судно имело связь, и дублируется по общим каналам связи и пеленгации на аварийных частотах 121,5 (243) МГц, 500, 2182, 4182, 8364, 12546 кГц, а также по системе опознавания с адресом: «Всем, всем,...».

51. Сообщение о бедствии передается до тех пор, пока не будет получено подтверждение о принятии этого сообщения от наземных (надводных) самолетных радиостанций, или до момента покидания экипажем воздушного судна.

52. Сообщение о бедствии в полете передается открытым текстом согласно табл. 1.

Одновременно с передачей сигнала «SOS» или «Терплю бедствие» включаются сигнал «Бедствие» на аппаратуре опознавания и сигнал «Авария» на ответчике УВД. При полетах вне границ СССР устанавливается на ответчике УВД ИКАО код 7700 «Бедствие».

53. При наличии на борту воздушного судна, терпящего бедствие, радиолокационного маяка-ответчика он используется одновремен-

Таблица 1

Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
В первую очередь	
«Терплю бедствие»—3 раза («МЕЙДЕЙ» при международных полетах)	«SOS»...———... 3 раза
«Я» — 1 раз	Сочетание «ДЕ»—... 1 раз; при международных полетах — «THIS IS» («ВИС ИЗ»)
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза
Координаты места бедствия — 3 раза	Координаты места бедствия — 3 раза

Пример: «Терплю бедствие, терплю бедствие, терплю бедствие, Я, 93114, 93114, 93114, 72° с. ш. 56° в. д., 72° с. ш. 56° в. д., 72° с. ш. 56° в. д.».

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Если позволяет обстановка	
Курс полета	Курс полета
Скорость полета	Скорость полета
Высота полета	Высота полета
Характер бедствия и требующаяся помощь	Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время московское (по Гринвичу при международных полетах)	Время московское (по Гринвичу при международных полетах)

Пример: «Курс 35°, скорость 500, высота 3000. Отказал двигатель (правый, левый). Произвожу посадку на площадку. Время 14.48 (передается дважды)».

но с аварийными УКВ- и КВ-радиостанциями и включается экипажем после вынужденной посадки на 1 ч. В дальнейшем радиолокационный маяк-ответчик включается лишь после установления связи с поисково-спасательным самолетом (вертолетом) по запросу его экипажа.

54. Все наземные радиостанции, принявшие от экипажа воздушного судна сообщение о бедствии, немедленно передают ему подтверждение о приеме сигнала бедствия, принимают меры к установлению с ним надежной радиосвязи и воздерживаются от радиообмена с другими радиостанциями на этой частоте.

55. Экипажи воздушных судов, которые приняли сигнал бедствия, передают подтверждение о приеме и немедленно сообщают об этом пункту управления полетами, с которым имеют радиосвязь, а при групповом полете — командиру (ведущему) группы.

56. Экипаж воздушного судна, установивший радиосвязь с воздушным судном, терпящим бедствие, должен ретранслировать радиообмен и по указанию пункта управления полетами (командира группы), продолжая поддерживать радиосвязь, следовать в район бедствия. При этом он должен сообщить свое место и по возможности расчетное время прибытия в район бедствия.

57. Экипажи воздушных судов, наблюдавшие бедствие визуально, докладывают о своих наблюдениях, а также о координатах места бедствия руководителю полетов (командиру группы) и действуют по его указанию. Если связь с руководителем полетов сразу установить не удается, продолжают наблюде-

ние, устанавливают связь с экипажем воздушного судна, терпящего бедствие, выясняют его состояние, уточняют координаты этого воздушного судна и докладывают о результатах наблюдения своему или ближайшему пункту управления полетами, используя все возможные каналы связи.

58. Радиограмма наземной (надводной) или самолетной радиостанции, подтверждающая прием сигнала бедствия, включает:

сигнал бедствия «MAY DAY»(«МЕЙДЕЙ»);

позывной сигнал или любой другой опознавательный сигнал станции, передающей сообщение о бедствии, произносимый три раза;

слово «ДЕ» (или слова «THIS IS» («ВИС ИЗ»);

позывной сигнал станции, подтверждающий прием, произносимый три раза;

слово «РОМЕО», произносимое три раза;

сигнал бедствия «MAY DAY» («МЕЙДЕЙ»).

59. В случае покидания воздушного судна в полете экипаж оставляет включенными бортовые средства автоматической передачи сигнала бедствия и по возможности берет с собой групповые и индивидуальные аварийно-спасательные радиосредства.

60. После совершения вынужденной посадки вне аэродрома экипаж обязан подготовить к работе аварийно-спасательные радиосредства. Радиосвязь осуществляется на частотах 121,5 МГц (243 МГц), 2182, 4182, 8364 или 12546 кГц в зависимости от типа аварийно-спасательных радиосредств, имеющихся у членов экипажа воздушного судна, терпящего бедствие.

61. При работе с аварийно-спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим «Маяк») для обеспечения пеленгации спутниковой системой КОСПАС САРСАТ. В этом режиме работать в течение 3 ч, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа «Комар» сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3 ч. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению о бедствии, которое передается в воздухе (ст. 52 настоящего Наставления).

62. При появлении звука поисково-спасательного самолета (вертолета) или визуаль-

ном его наблюдении следует передавать сообщение о бедствии и установить с ним двустороннюю радиосвязь; если двустороннюю связь установить не удалось, передачу сообщений о бедствии необходимо чередовать с передачей сигналов для привода (режим «Маяк») в течение 1,5—2 мин; при установлении с экипажем самолета (вертолета) двусторонней радиосвязи дальнейший порядок работы с радиостанцией определяет командир экипажа поисково-спасательного самолета (вертолета).

63. Экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, одновременно включать на передачу несколько аварийно-спасательных УКВ-радиостанций в одном месте во избежание взаимных радиопомех **запрещается.**

64. При работе с КВ-радиостанцией группового пользования экипаж должен действовать в следующем порядке:

а) на суше:

после вынужденной посадки, развертывания радиостанции и ее антенны произвести трехкратную передачу сообщения о бедствии в телеграфном или телефонном режиме на частоте 8364 кГц с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3 мин в режим приема;

на 10—12 мин в начале каждого часа первых суток после вынужденной посадки включить режим автоматической передачи сигнала «SOS»; в остальное время радиостанция включается на прием в телеграфном режиме. В начале каждых последующих суток после приземления производить трехкратную пере-

дачу сообщения о бедствии поочередно в телеграфном и телефонном режимах с переходом после каждой передачи в режим приема на 3 мин. Затем в начале каждого часа включать на 5 мин автоматическую передачу сигнала «SOS», после чего 5 мин осуществлять прием в телеграфном режиме. На остальное время радиостанция выключается;

б) на море:

после вынужденной посадки (приводнения), развертывания радиостанции и антенны производить трехкратную передачу сообщений о бедствии в телеграфном или телефонном режиме на частоте 8364 кГц с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3 мин в режим приема;

после передачи сообщения о бедствии на частоте 8364 кГц производить трехкратную передачу сообщения о бедствии в телефонном режиме на частоте 2182 кГц (в соответствии со ст. 52 настоящего Наставления);

в последующем с первой по третью минуту и с 31-й по 33-ю минуту каждого часа повторять это сообщение на частоте 2182 кГц с переходом после каждой передачи в режим приема.

При установлении двусторонней радиосвязи с наземными или самолетными (корабельными) радиостанциями дальнейшая работа производится в соответствии с полученными указаниями.

65. Связь с экипажем воздушного судна, потерпевшего бедствие, на частоте 121,5 МГц устанавливает воздушное судно или корабль, первыми прибывшие в район поиска.

В последующем двусторонняя связь с экипажем, потерпевшим бедствие, осуществляется на этой частоте по указанию руководителя ПСР.

Наведение НПСК осуществляется на канале, указанном руководителем ПСР (РП), а непосредственный выход НПСК и СПДГ на потерпевших бедствие — на частоте 121,5 МГц.

66. Двухсторонняя радиосвязь между кораблями, судами и воздушными судами при организации и проведении ПСР над морем осуществляется на частоте 123,1 МГц, а между воздушными судами, кроме того, и на частоте 130 МГц.

67. Управление поисково-спасательными силами и средствами при проведении ПСР осуществляется на канале, устанавливаемом руководителем ПСР (РП):

на рабочем канале управления полетами в районе аэродрома;

на канале взаимодействия — 123,1 или 130 МГц;

на аварийной частоте — 121,5 МГц.

68. СПДГ в качестве своих позывных используют трассовый позывной аэродрома постоянного базирования с добавлением двухзначного цифрового индекса от 10 до 19 (например: «Чайка-15»), а НПСК — от 20 до 29 (например: «Чайка-25»).

69. Расчеты всех видов средств связи и радиотехнического обеспечения полетов независимо от их ведомственной принадлежности при получении сообщения о бедствии воздушного судна должны немедленно привести в действие радиотехнические средства для обнаружения воздушного судна, определения

его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия и решения командира экипажа о дальнейших действиях. Полученную информацию расчеты докладывают на пункт управления полетами (СКЦ, СПЦ) или своему командиру.

70. Ответственность за готовность средств связи и РТО полетов аэродрома к своевременному обеспечению поисково-спасательных работ возлагается на командира части (подразделения) связи и РТО.

Ответственность за немедленное использование всех средств связи и РТО полетов аэродрома для оказания помощи экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, возлагается на руководителя полетов (дежурного по приему и выпуску самолетов), принявшего сообщение о бедствии.

71. Предоставление телефонных каналов связи, а также прием и передача телеграмм об оказании помощи воздушному судну, потерпевшему бедствие, его экипажу и пассажирам производятся вне всякой очереди с оплатой по обыкновенному тарифу. Радиообмен, связанный с сообщением о бедствии, имеет приоритет перед другими сообщениями.

ЕГ АПСС СССР и ГАСКЦ СССР для целей поиска и спасания имеют право использовать специализированную систему AFTN, участником которой является Министерство гражданской авиации СССР.

72. Если в результате принятых мер по предотвращению бедствия у экипажа возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома, необходимо передать сообщение, что опасность миновала.

Специальная подготовка летного состава к выживанию в условиях автономного существования

73. Выживание — это активные, целенаправленные действия экипажа и пассажиров воздушного судна в целях сохранения жизни, здоровья и работоспособности в условиях автономного существования. Они заключаются в преодолении психологического стресса, эффективном использовании аварийного снаряжения и подручных средств для защиты от неблагоприятных факторов природной среды, добывания воды и пищи.

Успех выживания в полной мере зависит от морально-психологической и специальной подготовки к действиям в условиях автономного существования.

74. Подготовка летного состава к выживанию проводится на всех этапах профессионального становления (в училищах, в учебных авиационных центрах, строевых частях, специальных центрах выживания, центрах боевого применения и переучивания летного состава) и включает:

формирование высоких морально-волевых качеств;

отработку действий после вынужденной посадки или приземления (приводнения) с парашютом;

совершенствование практических навыков в применении средств спасения и жизнеобеспечения, специального снаряжения и подручных средств в интересах выживания;

обучение действиям, необходимым для вы-

живания в безлюдной местности (на море) в мирное и военное время;

отработку способов эвакуации потерпевших бедствие с суши и водной поверхности.

Кроме того, в профилакториях для летного состава проводится его подготовка к выживанию по программе, разработанной Управлением ЕГ АПСС СССР.

75. Ответственность за организацию обучения летного состава выживанию возлагается на начальников поисково-спасательной и парашютно-десантной служб объединений, соединений и частей, в специальных центрах выживания летного состава — на начальников центров в соответствии с настоящим Наставлением.

76. По вопросам выживания летный состав должен

знать:

климатогеографические особенности районов полетов;

факторы природной среды, неблагоприятно воздействующие на человека в условиях выживания;

основные принципы выживания после вынужденной посадки (приземления) в безлюдной местности и приводнения в различных климатогеографических зонах, последовательность действий и организацию выживания в составе группы или одиночно;

содержание носимого (НАЗ) и бортового (БАЗ) аварийных запасов и правила использования предметов их комплектации;

устройство и правила пользования авиационными спасательными плавсредствами, аварийными радиостанциями и средствами эва-

куации на борт спасательного воздушного судна;

особенности выживания на территории, контролируемой противником;

уметь:

преодолевать стрессовое состояние, вызванное экстремальной ситуацией;

правильно оценивать обстановку и принимать обоснованное решение;

грамотно применять средства аварийной радиосвязи, подавать визуальные сигналы для обмена информацией с поисковыми самолетами и вертолетами как штатными, так и подручными средствами;

оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим;

эффективно использовать предметы НАЗ, БАЗ, спасательные плавсредства, снаряжение и подручные средства для сохранения жизни и работоспособности в условиях выживания;

защищаться от неблагоприятных факторов внешней среды, оборудовать временный лагерь, добывать воду и пищу из местных ресурсов;

ориентироваться и определять свое местонахождение;

совершать переходы в различных климатогеографических зонах;

грамотно применять средства эвакуации на борт спасательного воздушного судна;

грамотно действовать на территории, контролируемой противником.

77. В авиационных частях подготовку к выживанию необходимо проводить применительно к климатогеографическим зонам районов

полетов. По остальным зонам даются сведения рекомендательного характера.

78. Успешное решение задач подготовки летного состава к выживанию достигается:

регулярным проведением на местности (на воде) специальных тренировок с применением аварийно-спасательных средств;

наличием оборудованной учебной базы по поисково-спасательному обеспечению полетов и выживанию летного состава;

привлечением для обучения летного состава специалистов медицинской службы, физической подготовки, разведки и других.

79. На членов экипажа и пассажиров воздушного судна, совершившего вынужденное приземление (приводнение), воздействует ряд факторов, обусловливающих выживание или гибель в случае аварии. Экипаж воздушного судна обязан четко представлять, что воля к жизни, целенаправленность действий и обученность действиям по выживанию являются факторами благоприятного исхода автономного существования.

80. Для обеспечения жизнедеятельности при вынужденном приземлении (приводнении) члены экипажа воздушного судна обязаны использовать НАЗы (БАЗы) и подручные средства.

НАЗы размещаются в ранцах парашютов (парашютных систем), в сиденьях катапультных кресел или на снаряжении (обмундировании) членов экипажа. Перечень комплектации НАЗов приведен в приложении 7 к настоящему Наставлению.

БАЗы размещаются на борту воздушного судна, в местах, предусмотренных инструкцией по эксплуатации.

Когда эвакуация потерпевших бедствие затруднена, для поддержания жизнедеятельности членов экипажа и пассажиров воздушного судна производится десантирование спасательного снаряжения, имущества и специальных грузов парашютно-десантным способом.

Для этого могут сбрасываться различные контейнеры, мягкие и жесткие грузовые тары, мешки и т. д. Перечень их комплектации и основные тактико-технические данные приведены в приложениях 5 и 7 к настоящему Наставлению.

Глава III

ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА, ТЕРПЯЩЕГО ИЛИ ПОТЕРПЕВШЕГО БЕДСТВИЕ

Действия перед вынужденной посадкой или покиданием воздушного судна с парашютом

81. Успех поиска и своевременность оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие, зависят от наличия на борту аварийно-спасательных средств и твердых навыков у экипажа в их использовании, которые достигаются систематическим проведением занятий и тренировок (тренажей) по практическому применению этих средств.

На всех воздушных судах должны постоянно находиться аварийно-спасательные средства, предусмотренные их конструкцией или заданием на полет.

82. При возникновении аварийной обстановки в воздухе командир воздушного судна должен действовать хладнокровно, инициативно и решительно, заботясь в первую очередь о

сохранении жизни пассажиров и членов экипажа.

Потерпевшие бедствие должны знать, что для их спасания будут предприняты все необходимые меры.

83. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полетов, экипаж воздушного судна обязан подать сигнал «Терплю бедствие» с одновременным включением сигнала «Бедствие». Экипаж обязан твердо помнить, что подача сигнала «Терплю бедствие» поможет оперативнее организовать поиск и своевременно оказать ему помощь.

84. Приняв решение произвести вынужденную посадку, командир воздушного судна обязан сообщить органу УВД, осуществляющему непосредственное управление (а при невозможности — ближайшему органу УВД), место и время посадки, предупредить об этом экипаж, который обязан действовать в соответствии с требованиями руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) воздушного судна (инструкции экипажу). Штурман (второй пилот) обязан сообщить всем членам экипажа местонахождение воздушного судна, направление и скорость ветра, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над морем — направление и расстояние до берега.

85. Приняв решение покинуть воздушное судно с парашютами, командир воздушного судна обязан:

вывести при возможности воздушное судно в район, обеспечивающий безопасность приземления членов экипажа и исключающий на-

несение ущерба населению при падении воздушного судна;

определить место сбора членов экипажа после приземления;

дать команду на покидание воздушного судна.

При покидании воздушного судна в полете экипаж оставляет включенными бортовые средства автоматической передачи сигнала бедствия. Все члены экипажа при покидании воздушного судна должны действовать в соответствии с требованиями РЛЭ (инструкции экипажу).

86. При снижении на парашюте каждый член экипажа обязан внимательно осматривать местность, обращая особое внимание на расположение населенных пунктов, дорог, троп, рек, озер, ущелий, а также на наличие кораблей, островов, направление на берег при спуске на водную поверхность.

Во избежание протаскивания при сильном ветре в момент приземления отсоединить или обрезать купол со стропами.

Действия после вынужденной посадки или приземления с парашютом на сушу

87. Экипаж воздушного судна, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, обязан:

немедленно эвакуировать пассажиров и пострадавших членов экипажа из воздушного судна в безопасное место;

при покидании воздушного судна по возможности взять с собой групповые и индивиду-

альные аварийно-спасательные средства и парашюты;

оказать пострадавшим членам экипажа и пассажирам медицинскую помощь;

подготовить к работе аварийные радиостанции и передать сообщение о бедствии (перечень аварийных радиостанций и их основные данные приведены в приложении 7 к настоящему Наставлению);

подготовить к немедленному применению средства визуальной сигнализации;

уточнить свое местонахождение;

принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом или населенным пунктом;

подобрать и подготовить площадку для посадки поисково-спасательного вертолета.

Всеми работами на месте вынужденной посадки воздушного судна руководит командир экипажа.

88. Осмотреть воздушное судно для определения его состояния. Особое внимание при этом обратить на наличие скрытых очагов пожара и возможность взрыва баков с топливом и боеприпасов. Если наблюдается течь топлива или масла, необходимо принять меры к устранению течи или сбору стекающих ГСМ для нужд потерпевших бедствие (для разведения сигнальных костров, обогрева и освещения). В случае возникновения пожара экипаж должен попытаться ликвидировать его с помощью бортовых и подручных средств пожаротушения.

89. После приземления с парашютом члены экипажа должны собраться в месте, указан-

ном командиром, захватив с собой НАЗы и парашюты.

При приземлении в условиях, когда члены экипажа не видят друг друга (в лесу, в горах, ночью и т. д.), необходимо использовать для сбора экипажа аварийно-спасательные радиостанции, звуковые сигналы, пиротехнические и подручные средства.

Если к месту сбора прибыли не все члены экипажа, командир обязан принять меры к их розыску.

90. После оценки обстановки командир экипажа принимает решение на дальнейшие действия.

Наиболее целесообразно оставаться на месте приземления (сбора). Это облегчает поиск и дает возможность принять более эффективные меры по защите людей от воздействия внешней среды, сохранить их силы и здоровье до прибытия спасателей.

91. Решение оставаться на месте вынужденной посадки принимается в следующих случаях:

когда сигнал бедствия или сообщение о месте происшествия переданы экипажем в воздухе либо после приземления;

если место приземления точно не определено, местность незнакомая и труднопроходимая (горы, лес, глубокие овраги, болота, глубокий снег и т. п.);

когда направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестны;

если большая часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не могут;

когда местность открытая.

92. Приняв решение оставаться на месте вынужденной посадки, командир воздушного судна (член экипажа) обязан:

установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью в целях своевременной подачи сигналов экипажам поисковых самолетов (вертолетов) и НПСК;

организовать уход за ранеными и больными;

взять на учет имеющиеся снаряжение и имущество, запасы воды и пищи и установить нормы их расходования;

организовать сооружение укрытий для людей;

организовать добычу пищи и воды, используя местные возможности (охоту, рыбную ловлю, сбор ягод, грибов, растений и т. п.);

провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевания и отравления.

93. Решение об уходе с места вынужденной посадки может быть принято:

если точно известно местонахождение населенного пункта, расстояние до него невелико и состояние здоровья членов экипажа и пассажиров позволяет преодолеть это расстояние за светлое время суток;

если члены экипажа, спускаясь на парашютах, обнаружили неподалеку просеку, дорогу, реку или жилье;

в случае непосредственной угрозы жизни (лесной пожар, разлом ледяного поля, наводнение и т. п.);

когда воздушное судно и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены с воздуха из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;

если в течение трех суток нет связи и помощи.

94. Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки, командир экипажа воздушного судна обязан:

распределить обязанности;

определить маршрут движения, при необходимости нанести его на карту, рассчитать время по этапам перехода;

отобрать и подготовить имущество и снаряжение, которое необходимо взять с собой для обеспечения автономного существования в безлюдной местности;

подготовить средства сигнализации и связи для немедленного их использования в пути при появлении поискового воздушного судна;

подготовить пострадавших к транспортированию или к самостоятельному движению (изготовить носилки, костыли и т. д.);

распределить между членами экипажа и пассажирами продовольствие и воду, установить их суточные нормы расхода;

оставить на месте происшествия записку с указанием маршрута движения, времени ухода, состояния здоровья людей.

На месте происшествия обозначить направление движения (выложить стрелу, сделать зарубки на деревьях и т. п.).

95. Для обозначения своего местонахождения кроме аварийных радиостанций и сигнальных средств, имеющихся в НАЗах и на борту воздушного судна, экипажем применяются и подручные материалы (парашютная ткань, чехлы, куски дерева, камни, зола, костры и т. п.).

96. Для обмена информацией между поисково-спасательным самолетом (вертолетом) и потерпевшими бедствие при отсутствии или выходе из строя аварийных радиостанций используются визуальные знаки, эволюции воздушного судна и сигнальные ракеты.

Визуальные знаки и сигналы, средства визуальной сигнализации и рекомендации по их применению приведены в приложении 8 к настоящему Наставлению.

Действия при вынужденной посадке на воду или приводнении с парашютом

97. Решение о вынужденной посадке на воду или покидании воздушного судна с парашютами над водной поверхностью принимает командир экипажа с учетом следующих факторов:

развития аварийной ситуации на борту воздушного судна и предполагаемого ее исхода;

типа и оснащения воздушного судна;

состояния водной поверхности и скорости ветра;

специальной подготовки и экипировки членов экипажа воздушного судна.

98. Перед вынужденной посадкой командир экипажа воздушного судна подает следующие команды:

приготовить для использования индивидуальные и групповые плавсредства, носимые и бортовые аварийные запасы, аварийные средства радиосвязи и другое необходимое оборудование и снаряжение;

надеть каждому пассажиру и члену экипа-

жа спасательный жилет (пояс), но не наполнять его внутри воздушного судна;

пристегнуть привязные ремни.

Командир экипажа указывает порядок открытия основных и запасных люков (выходов).

Члены экипажа обязаны действовать в соответствии с требованиями РЛЭ (инструкции экипажу).

99. Покидание воздушного судна, совершившего вынужденную посадку на воду, осуществляется по команде командира экипажа после окончания глиссирования.

При покидании воздушного судна на воде экипаж обязан:

открыть двери и люки, опустить на воду групповые спасательные плавсредства;

переправить на плавсредства в первую очередь раненых, детей и пассажиров;

погрузить на плавсредства запасы воды, продовольствия и снаряжения;

проверить наличие всех членов экипажа и переправить их на плавсредства:

отплыть на безопасное расстояние от воздушного судна (не менее 100 м);

собрать плоты и лодки ближе друг к другу и связать их (по три плота, лодки) фалами длиной 12—15 м.

100. При нахождении на плавсредствах командир экипажа воздушного судна обязан:

обеспечить оказание первой медицинской помощи пострадавшим;

привести в действие аварийные радиостанции и радиобуи, а также подготовить к использованию средства визуальной сигнализации;

определить свое местонахождение и отметить на карте место погружения воздушного судна;

учесть запасы питьевой воды и пищи и установить при необходимости суточную норму их расходования;

организовать дежурство по наблюдению за морем, воздухом и плавсредствами;

при появлении воздушных судов, кораблей и других морских судов принять меры к установлению с ними радиосвязи, обозначить себя, используя имеющиеся пиротехнические и светотехнические средства.

101. При покидании воздушного судна с парашютами на этапе спуска необходимо приготовить плавсредства к использованию, а в момент приводнения во избежание протаскивания освободиться от подвесной системы (купола со стропами) и забраться в лодку (плотик). Затем следует подобрать парашют, удалить из лодки (плотика) воду, закрепить все имеющиеся в лодке предметы и включить аварийную радиостанцию.

При появлении в районе бедствия воздушных судов, кораблей или других судов обозначить себя, используя пиротехнические и другие сигнальные средства, а также вещества для окраски воды и сигнальное зеркало.

102. После вынужденной посадки (приводнения на парашюте) в море членам экипажа для сохранения своей жизни и работоспособности, а также жизни пассажиров руководствоваться рекомендациями специальных памяток, находящихся в НАЗах.

Глава IV

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Общие положения

103. Поисково-спасательная работа включает:

организацию вылета (выхода) дежурных поисково-спасательных сил и средств;

поиск экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие;

управление поисково-спасательными силами и средствами, организацию их взаимодействия и усиления;

оказание помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, командам и пассажирам судов и личному составу кораблей, потерпевших бедствие;

эвакуацию потерпевших бедствие.

104. Организуют и проводят ПСР командиры авиационных частей, соединений и объединений, начальники авиационных предприятий министерств и ведомств и руководят ими через соответствующие пункты управления полетами.

105. Поисково-спасательные работы организуются в следующих случаях:

при получении сигнала бедствия с борта воздушного судна;

при получении доклада от экипажа воздушного судна, наблюдавшего бедствие;

при приеме сигналов аварийных радиостанций (радиобуев);

при получении сообщений очевидцев бедствия;

если в течение 10 мин после расчетного времени прилета воздушное судно не прибыло в пункт назначения и радиосвязь с ним отсутствует более 5 мин;

если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;

при потере радиосвязи с экипажем воздушного судна и одновременном пропадании отметки радиолокационной проводки или потере радиосвязи более чем на 5 мин, если радиолокационная проводка не велась;

при получении и подтверждении информации от ППИ спутниковой системы для определения местоположения судов и самолетов, потерпевших аварию;

по распоряжению командующего войсками военного округа при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях;

по указанию вышестоящего пункта управления.

106. Поисково-спасательные работы начинаются с момента подачи команды на вылет поисково-спасательного самолета (вертолета), выход НПСК (АСК).

107. При вылете дежурного поисково-спаса-

тельного самолета (вертолета) на проведение ПСР командир части (начальник предприятия) обязан принять меры по замене его на дежурстве другим воздушным судном с экипажем, подготовленным к ПСР.

Наращивание усилий поисково-спасательных сил и средств при проведении ПСР осуществляется через ГАСКЦ СССР, пункты управления видами Вооруженных Сил, министерств и ведомств, КП объединений.

108. Эвакуация пассажиров и экипажей воздушных судов с места бедствия осуществляется поисково-спасательными силами и средствами, участвующими в проведении ПСР, независимо от их ведомственной принадлежности.

Эвакуация воздушного судна, потерпевшего бедствие, и находящегося на нем имущества осуществляется силами и средствами организации, которой принадлежит судно.

109. Поисково-спасательные работы считаются законченными с момента окончания эвакуации потерпевших бедствие в лечебное учреждение, на ближайший аэродром (населенный пункт) или определения факта их гибели.

110. В тех случаях, когда меры, предпринятые для поиска воздушного судна, не дали результатов, решение о прекращении поиска принимается руководителем министерства (в Министерстве обороны СССР — также главнокомандующим соответствующим видом Вооруженных Сил СССР и командующим Воздушно-десантными войсками), ведомства, которому принадлежит воздушное судно, а в отношении воздушного судна, находящегося в собственности кооперативной или иной обще-

ственной организации, — руководителем этой организации. Решение о прекращении поиска в пределах СССР иностранного воздушного судна принимается Министерством гражданской авиации СССР.

Воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести, если не установлено местонахождение судна или его обломков. Его поиск немедленно возобновляется при получении любых новых сведений о месте нахождения независимо от времени, прошедшего с момента прекращения ПСР.

111. Поисково-спасательные силы и средства после окончания ПСР должны быть немедленно возвращены в места их дежурства и приведены в соответствующие степени готовности.

Действия руководящего состава авиационных частей (предприятий) и специалистов ЕГ АПСС СССР

112. Командиры частей (руководители предприятий министерств и ведомств) при получении доклада (сигнала) о бедствии воздушного судна должны немедленно доложить об этом на КП авиационного объединения и в военный сектор центра ЕС УВД.

113. Первый доклад о воздушном судне, потерпевшем бедствие, должен содержать следующие данные:

время получения информации о бедствии и ее источник;

время, место и характер бедствия, тип воз-

душного судна, аэродром вылета и посадки воздушного судна, потерпевшего бедствие;

ведомственную (государственную) принадлежность воздушного судна, потерпевшего бедствие;

наличие у потерпевших бедствие аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

фамилию и позывной командира экипажа, состав экипажа и количество пассажиров;

меры, принятые по обеспечению поиска и оказанию помощи.

Оперативная передача первого доклада обеспечивает своевременность развертывания ПСР и оказание помощи потерпевшим бедствие.

114. Руководитель ПСР обязан:

заслушать расчет командного пункта авиаобъединения о получении сигнала бедствия или возникновении аварийной ситуации;

оценить обстановку, принять решение на проведение ПСР и доложить его начальнику ЕГ АПСС СССР (начальнику смены ГАСКЦ СССР);

поставить задачу должностным лицам на проведение ПСР;

назначить руководителя ПСР в районе бедствия;

руководить через органы управления проведением ПСР;

организовать взаимодействие поисково-спасательных сил и средств в зоне ПСО, а также с поисково-спасательными силами и средствами смежных зон ПСО;

выделять при необходимости дополнительные силы и средства;

организовать контроль за соблюдением мер безопасности;

установить местный режим использования воздушного пространства, а при необходимости обращаться в Главный центр ЕС УВД для установления временного режима использования воздушного пространства.

При принятии решения на проведение ПСР необходимо учитывать:

удаление мест базирования дежурных поисково-спасательных сил и средств, а также средств, привлекаемых дополнительно к проведению ПСР, от района бедствия;

возможность применения поисковых сил и средств по физико-географическим и климатическим условиям;

уровень подготовки экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов);

целесообразность привлечения дополнительных поисково-спасательных сил и средств;

возможность организации постоянного контроля за действиями поисково-спасательных сил и средств и надежного управления ими при проведении ПСР.

115. Расчет пункта управления полетами части (соединения, объединения, предприятия) оформляет план ПСР на карте, на которой отображается решение командира (начальника) на поиск и ход его выполнения.

116. Начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы авиационного объединения, имеющего зону ПСО, прибыв на пункт управления (командный пункт), принимает участие в организации и проведении ПСР, а в отсутствие старшего командира (начальника) — возглавляет руководство ПСР.

117. Начальник ПС и ПДС авиационного соединения (части) готовит проект доклада вышестоящему командованию о ходе поиска за прошедшие сутки, его результатах и план проведения ПСР на предстоящие сутки.

118. Начальник ПС и ПДС объединения, имеющего зону ПСО, о ходе, результатах поиска и плане на предстоящие сутки ежедневно докладывает в ГАСКЦ АПСС СССР.

119. Расчет пункта управления полетами во взаимодействии с центрами ЕС УВД и органами управления Войск ПВО обязан обеспечить безопасность полетов поисково-спасательных самолетов (вертолетов).

120. При проведении поисково-спасательных работ в запретных зонах и зонах ограниченного использования воздушного пространства об этом по возможности информируются руководители организаций, в интересах которых эти зоны установлены.

121. При организации и проведении ПСР собирается дополнительная информация о воздушном судне, потерпевшем бедствие, которая может быть получена:

от членов экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, при установлении с ними связи;

от командования авиационной части, руководителя авиапредприятия, организации, которой принадлежит воздушное судно, по мере выяснения обстоятельств бедствия (уточнения проводки, проявления фотоснимков с экранов РЛС, производства расчетов, анализа документации о полете и т. п.);

от экипажей, выполнявших совместный полет с воздушным судном, потерпевшим бедствие;

от частей Войск ПВО, осуществлявших радиолокационную проводку воздушного судна, потерпевшего бедствие;

от населения или местных органов власти;

от органов УВД и из других источников.

122. При сборе дополнительных сведений о воздушном судне, потерпевшем бедствие, расчет КП уточняет:

наличие аварийно-спасательных средств на борту воздушного судна;

маршрут, высоту и скорость полета, расчетное время прибытия на аэродром посадки, данные радиолокационной проводки и время потери радиосвязи с экипажем воздушного судна;

метеорологические условия полета, прогноз погоды в районе бедствия, длительность светлого времени;

аэродром и время вылета дежурного поисково-спасательного воздушного судна, пункты выхода и маршруты движения НПСК, способы их наведения;

результаты поиска и опроса местного населения.

В зависимости от обстоятельств и характера бедствия могут потребоваться и другие сведения.

По мере накопления и обобщения информации расчет КП объединения, имеющего зону ПСО, докладывает эту информацию командованию объединения и в ГАСКЦ СССР.

123. Поиск экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, как правило, начинается с проведения радиотехнического поиска авиационными средствами.

Перечень радиотехнических средств поиска приведен в приложении 7 к настоящему Наставлению.

Если в результате радиотехнического поиска экипаж и пассажиры воздушного судна, потерпевшего бедствие, не обнаружены, принимается решение на проведение детального визуального обследования местности предполагаемого района бедствия авиационными и наземными силами и средствами.

Основные характеристики, определяющие эффективность поисково-спасательных самолетов и вертолетов, приведены в приложении 9 к настоящему Наставлению.

124. В решении на проведение визуального поиска с учетом требований приложения 10 к настоящему Наставлению должны быть определены:

границы района поиска и квадраты, на которые он разделен в соответствии с установленной сеткой визуального поиска;

квадраты первоочередного обследования и порядок последующего проведения поиска;

районы аэрофотосъемок;

наряд авиационных и наземных сил и средств для осуществления поиска;

способы поиска;

аэродромы базирования поисково-спасательных воздушных судов;

вспомогательные пункты управления и привлекаемые дополнительные средства связи и РТО;

порядок, время и место постановки задач экипажам поисково-спасательных воздушных судов;

время вылета самолетов, вертолетов и выхода НПСК на поиск;

предполагаемый порядок эвакуации экипажа и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие, привлекаемые медицинские силы (средства) и лечебные учреждения;

меры по обеспечению безопасности полетов при выполнении ПСР;

порядок донесения о результатах поиска.

125. Решение на визуальный поиск пункты управления полетами, участвующие в проведении ПСР, а также экипажи поисково-спасательных воздушных судов оформляют на картах масштаба 1 : 200 000.

126. На основании принятого решения готовится план поисково-спасательных работ на предстоящие сутки, который подписывается начальником штаба и начальником поисково-спасательной и парашютно-десантной службы и утверждается командиром (начальником) авиационной части (соединения, объединения) или руководителем ПСР, докладывается на КП авиаобъединения и в ГАСКЦ СССР.

127. В особых случаях, когда руководитель поисково-спасательных работ назначается приказом командующего войсками военного округа (флота), создается специальная группа управления ПСР (в том числе группа руководства полетами в районе ПСР).

В состав указанной группы могут входить офицеры поисково-спасательной, штурманской, инженерно-авиационной, метеорологиче-

ской, медицинской и других служб, а также офицеры связи, тыла, КП и др.

Основными задачами специальной группы управления ПСР являются:

анализ мероприятий, проведенных расчетом КП по организации и проведению ПСР;

подготовка предложений руководителю ПСР по организации и дальнейшему проведению работ, обеспечению безопасности полетов экипажей поисковых воздушных судов и работы НПСК;

контроль за ходом ПСР;

координация сил и средств, участвующих в поиске.

Специальная группа управления ПСР привлекает дежурные расчеты пунктов управления полетами в районе поиска для управления поисково-спасательными силами и средствами и обеспечения безопасности полетов поисково-спасательных воздушных судов.

128. Если воздушное судно потерпело бедствие над водной поверхностью, расчет командного пункта объединения, имеющего зону ПСО, дополнительно обязан:

установить связь с пунктом управления взаимодействующего флота, соответствующими СКЦ (СПЦ) Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР или органами управления речным флотом;

запросить о наличии кораблей и судов в районе бедствия и возможность их привлечения к проведению ПСР, а также их радиоданные (позывные и частоты);

определить порядок совместных действий;

передать радиоданные (позывные и частоты) кораблей и судов экипажам поисково-спасательных воздушных судов;

уточнить метеорологическую и гидрологическую обстановку в районе бедствия;

обобщить информацию о наличии плавсредств и аварийных радиостанций у потерпевших бедствие;

проанализировать возможность оказания помощи поисково-спасательными самолетами и вертолетами.

129. Информация о бедствии корабля или судна на командный пункт объединения передается пунктом управления взаимодействующего флота, пунктами управления речным флотом, а также МКВЦ (ППИ) через ГАСКЦ СССР.

При получении сообщения о бедствии корабля или судна расчет КП объединения, имеющего зону ПСО, немедленно докладывает об этом командованию объединения, в ГАСКЦ СССР и действует в соответствии с Инструкцией, указанной в ст. 19 настоящего Наставления, а также Инструкцией по взаимодействию спасательных служб, подразделений, сил и средств министерств и ведомств СССР при оказании помощи людям, терпящим бедствие на море.

130. Исходными данными для принятия решения на участие в работах по поиску и спасанию авиационными средствами личного состава кораблей, команд и пассажиров судов являются:

время, место, обстоятельства и характер бедствия;

класс корабля (судна), степень его повреждения, число и состояние людей (команды и пассажиров);

характер необходимой помощи;

метеорологические условия на аэродромах базирования поисково-спасательных средств и в районе бедствия, температура воды и волнение моря;

спасательные мероприятия, проводимые другими ведомствами;

местоположение пункта управления, руководителя работ и наличие каналов связи.

По мере накопления информации полученные данные обобщаются, анализируются, определяются возможности использования авиационных средств в спасательных работах. Эти данные докладываются командованию объединения, имеющего зону ПСО, в ГАСКЦ СССР и сообщаются на КП флота, СКЦ, СПЦ или органу управления речным флотом.

131. Решение командования объединения, имеющего зону ПСО, на проведение работ авиационными средствами при авариях и катастрофах, стихийных и экологических бедствиях вырабатывается с учетом:

времени, места происшествия, характера бедствия и размеров охваченной им территории;

характера и объема помощи, которая может быть оказана авиационными средствами;

метеорологических, климатических и географических условий района бедствия;

наличия пунктов управления и каналов связи;

характера проводимых спасательных мероприятий;

дислокации и готовности авиационных средств, которые могут быть привлечены к участию в спасательных работах.

О стихийном бедствии и возможностях по оказанию помощи авиационными средствами расчет КП объединения докладывает командованию и в ГАСКЦ СССР.

Результаты учитываются в Журнале учета поисково-спасательных работ при стихийных бедствиях.

132. Наряд дежурных поисково-спасательных сил определяется командующим объединением из расчета гарантированного оказания помощи экипажам воздушных судов, потерпевших бедствие. Предельные сроки радиотехнического поиска указаны в приложении 11 к настоящему Наставлению.

Отчеты о проведенных ПСР направляются в Управление ЕГ АПСС СССР в недельный срок. Форма отчета приведена в приложении 12 к настоящему Наставлению.

Глава V

ДЕЙСТВИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ СИЛ И СРЕДСТВ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПСР

Общие положения

133. Экипажи самолетов (вертолетов) к выполнению ПСР допускаются приказом по части (предприятию министерства, ведомства, организации) после выполнения программы поисково-спасательной подготовки, изучения настоящего Наставления, Инструкции, указанной в ст. 19 настоящего Наставления, инструкции по производству полетов в районе аэродрома, инструкции экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) и соответствующих руководящих документов по ПСО полетов авиации.

Командиры экипажей поисково-спасательных самолетов и вертолетов должны иметь при себе удостоверение на право проведения ПСР (приложение 13 к настоящему Наставлению).

134. На каждом аэродроме определяются места стоянок дежурных поисково-спасательных самолетов и вертолетов.

Экипажи дежурных поисково-спасательных самолетов (вертолетов), СПДГ размещаются в непосредственной близости от КДП (КП) части в специально оборудованном помещении. Требования по оборудованию этого помещения приведены в приложении 14 к настоящему Наставлению.

135. Инструктаж дежурного экипажа при заступлении на дежурство по ПСО полетов авиации проводит командир части (начальник предприятия) или его заместитель.

136. Перед заступлением на дежурство экипаж обязан:

изучить требования Инструкции экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета), главы III и V настоящего Наставления, требования инструкции по эксплуатации самолета (вертолета) в части, касающейся использования поисково-спасательного оборудования и соблюдения мер безопасности при проведении ПСР;

уточнить частоты и режим работы средств связи и РТО в районе полетов;

провести предполетную подготовку самолета (вертолета), привести его в соответствующую степень готовности, обратив особое внимание на исправность и работоспособность поисковой радиоаппаратуры и десантного оборудования;

проверить наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения на борту самолета (вертолета) в соответствии с приложением 5 к настоящему Наставлению;

проверить готовность СПДГ и укомплектованность ее аварийно-спасательным имуще-

ством и снаряжением в соответствии с приложением 6 к настоящему Наставлению;

изучить фактическое состояние и прогноз погоды;

проверить исправность каналов связи для получения команды на вылет;

изучить маршруты полетов, полигоны, площадки и основные задачи полетов;

пройти предполетный медицинский осмотр;

присутствовать на предполетных указаниях летному составу;

доложить о заступлении на дежурство оперативному дежурному КП и руководителю полетов.

137. Контроль готовности дежурных поисково-спасательных экипажей, НПСК, СПДГ к выполнению ПСР осуществляет руководитель полетов (дежурный по приему и выпуску самолетов), о чем делает запись в Журнале РП.

138. Задачу экипажам на проведение ПСР ставит командир части (начальник предприятия), оперативный дежурный КП или руководитель полетов.

Действия экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов) по поиску потерпевших бедствие

139. Получив команду на вылет и задачу на выполнение ПСР, командир экипажа обязан:

поставить задачу экипажу, СПДГ о порядке проведения поиска;

произвести запуск, выруливание и взлет с разрешения РП;

после взлета и набора заданной высоты включить бортовой комплекс поисковой аппаратуры;

не прекращая радиосвязь с РП, включиться на прослушивание аварийного канала связи;

постоянно докладывать РП о результатах поиска.

140. Выход в район поиска осуществляется с использованием всех средств самолетовождения, а также:

при работе аварийной радиостанции — с помощью радиотехнических средств поиска (АРК-У2, АРК-УД, ЮР-26 и др.);

при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие — по их целеуказанию;

если над местом бедствия находится другое воздушное судно — с помощью АРК, используя командную радиостанцию воздушного судна как привод или используя его целеуказания;

по командам пункта управления.

141. Для увеличения дальности обнаружения радиотехническими средствами выход в район бедствия выполняется в диапазоне высот:

для самолетов — 6000—8100 м;

для вертолетов — 600—1200 м.

Поиск потерпевших бедствие с использованием радиотехнической аппаратуры является основным методом поиска. Порядок выполнения радиотехнического поиска потерпевших бедствие приведен в приложении 10 к настоящему Наставлению.

О месте и времени пролета поисково-спасательным самолетом (вертолетом) аварийного

радиомаяка (радиобуя) экипаж докладывает на пункт управления полетами и запрашивает разрешение на снижение для визуального обнаружения потерпевших бедствие.

142. Если в результате обследования района поиска с помощью радиотехнических средств потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, с разрешения КП (КДП) производится визуальный поиск с сохранением контроля за работой комплекса бортовой поисковой аппаратуры.

143. Визуальный поиск осуществляется по заданным квадратам, определенным с помощью палетки с сеткой визуального поиска. Палетка должна находиться на борту каждого поисково-спасательного самолета (вертолета). Разбивку района поиска на квадраты проводит КП, непосредственно руководящий ПСР. Очередность обследования района поиска по квадратам указывается экипажу перед вылетом или по радио в полете.

144. В поиске потерпевших бедствие принимает участие весь экипаж, а также находящаяся на борту СПДГ. При полете над горной, пустынной местностью, над тайгой, над водной поверхностью в состав экипажа включаются наблюдатели.

Командир экипажа просматривает местность в секторе 270—360° от продольной оси вертолета (самолета), летчик-штурман (правый летчик) — в секторе 0—90°, остальные члены экипажа (СПДГ спасатели или наблюдатели), как правило, просматривают всю доступную местность через левые и правые блистеры фюзеляжа.

В процессе поиска направление взгляда перемещается периодически от продольной оси самолета (вертолета) в сторону и обратно на удаление, равное предполагаемой дальности обнаружения людей (объектов).

145. При визуальном поиске самолеты выполняют полет на высоте 500—600 м, вертолеты — на высоте 200—300 м над рельефом местности (препятствиями, водной поверхностью). Высота полета может уточняться в зависимости от особенностей района поиска, метеорологических условий, уровня подготовки экипажа и дальности обнаружения объектов на местности.

В табл. 2 указаны дальности визуального обнаружения потерпевших бедствие и объектов на открытой местности в ясную погоду.

Таблица 2

Дальность визуального обнаружения потерпевших бедствие

Объект наблюдения	Время года (суток)	Высота полета, м	Дальность обнаружения, км
Один человек (группа людей)	Зимой	200	1,6—1,8
	Летом	200	1,0—1,4
Самолет (вертолет)	Зимой и летом	200	2—4
Костер	Ночью	300	8—12
Мигающий карманный фонарь	»	300	2—4

146. Выполняя визуальный или радиотехнический поиск, экипаж должен обеспечить сплошной просмотр заданного района поиска с перекрытием 25%. Для этого необходимо выдерживать следующие расстояния между галсами:

над лесом	— 1 км;
над густым лесом	— 0,5 км;
на открытой местности	— 2 км;
рекомендуемая длина галсов	— 10—20 км

Для выдерживания заданных маршрутов осмотра местности используются дымовые шашки или радиомаяки.

147. Визуальный поиск над густым лесом начинается с полета на большой высоте, обеспечивающей общий просмотр заданного района в целях обнаружения очагов пожара или дымов, а также для прослушивания сигналов аварийных радиостанций или установления связи с экипажем, потерпевшим бедствие.

Расстояние между маршрутами осмотра местности должно быть не более двух высот полета. На участках местности с густой растительностью выполняется дополнительный осмотр (с виража) или уменьшается расстояние между галсами и снижается высота поиска до минимальной высоты, устанавливаемой командиром (начальником) или пунктом управления, но не ниже минимальной безопасной высоты в данном районе.

148. При выполнении полетов на поиск в горах осуществляется осмотр ущелий, долин, горных рек. Осмотр горных вершин производится со всех сторон.

В целях тщательного просмотра сильнопересеченной местности пролет осуществляется неоднократно с разных направлений.

149. При установлении связи с потерпевшими бедствие экипаж поисково-спасательного самолета (вертолета) запрашивает их о месте и характере бедствия, состоянии здоровья и необходимой помощи, дает команду на включение аварийной радиостанции в режим «Маяк», обозначение себя сигнальными или подручными средствами.

150. При обнаружении места бедствия экипаж поисково-спасательного самолета (вертолета) обязан:

определить координаты бедствия на карте;

обозначить место бедствия с помощью маркера (буя), дымовых шашек, электроламп, работающих в мигающем режиме, радио- или радиолокационных маяков и других средств, имеющихся на борту воздушного судна; при отсутствии маркировочных средств необходимо принять все меры, чтобы обнаруженный объект не был потерян (записать время и курс полета, выполнить стандартный разворот или встать в вираж, набрать необходимую высоту и уточнить свое место с помощью наземных РЛС, пеленгаторов, приводных радиостанций и других средств);

сообщить потерпевшим по радио или эволюциями самолета (вертолета), что они обнаружены;

обеспечить наведение других поисково-спасательных средств на место бедствия;

при наличии топлива находиться над районом бедствия до тех пор, пока не поступит

замена или указание от органа, управляющего полетом.

Если потерпевшим бедствие требуется срочная помощь, а выполнить посадку на вертолете невозможно, необходимо произвести десантирование СПДГ и аварийно-спасательного имущества и снаряжения.

Командир поисково-спасательного самолета (вертолета) обязан сообщить по радио на КП (КДП):

время обнаружения и координаты потерпевших бедствие;

наблюдаемое состояние и положение воздушного судна, наличие и видимое состояние членов экипажа;

информацию, переданную потерпевшими бедствие по радио или с помощью визуальных сигналов и знаков;

погоду в районе бедствия;

данные о рельефе и состоянии земной (водной) поверхности (волнении моря, ледовой обстановке), на которой находятся воздушное судно и люди, потерпевшие бедствие;

тип и расположение наземных средств передвижения, которые могут быть использованы (железнодорожный, водный, автотранспортный, гужевой и т. д.);

сведения о проходимости местности;

меры, которые уже были предприняты для оказания помощи (десантирование СПДГ, выброска аварийно-спасательного имущества и снаряжения, маркировка места бедствия, направлены к месту бедствия НПСК и т. д.);

данные об ущербе, нанесенном на местности.

Действия экипажей поисково-спасательных вертолетов по оказанию помощи и эвакуации потерпевших бедствие

151. Экипаж поисково-спасательного вертолета, выбрав площадку для посадки, сообщает на пункт управления ПСР ее координаты и запрашивает разрешение на посадку. При отсутствии радиосвязи с руководителем полетов (КП) командир экипажа самостоятельно выбирает способ эвакуации потерпевших бедствие с учетом размеров площадки, препятствий, скорости, направления ветра и других факторов.

Порядок подбора и подготовки площадки для посадки вертолетов определен в приложении 15 к настоящему Наставлению.

Ответственность за безопасность посадки и эвакуации потерпевших бедствие несет командир экипажа вертолета.

При невозможности выполнить посадку командир экипажа поисково-спасательного вертолета десантирует СПДГ парашютным способом либо высаживает ее с режима висения с помощью спускового устройства или лебедки.

152. После посадки командир экипажа, поддерживая радиосвязь с пунктом управления (самолетом-ретранслятором), должен в первую очередь организовать оказание медицинской помощи пострадавшим и эвакуировать их на ближайший аэродром или в лечебное учреждение.

Первая медицинская помощь оказывается на месте бедствия в порядке само- и взаимопомощи.

Доврачебная и первая врачебная помощь оказываются непосредственно на месте бедствия медицинским персоналом, входящим в состав групп спасателей, спасательных парашютно-десантных групп и наземных поисково-спасательных команд, а при невозможности оказания ее на месте — в ближайших лечебных учреждениях.

Потерпевшие бедствие, нуждающиеся в квалифицированной медицинской помощи в полном объеме и специализированной медицинской помощи, эвакуируются в стационарные специализированные лечебные учреждения здравоохранения или военно-медицинские учреждения после оказания им на месте первой врачебной или квалифицированной медицинской помощи по жизненным показаниям.

Очередность эвакуации и вид транспортирования пострадавших определяются медицинским работником на месте бедствия, при этом используется возможность консультации по радио у специалистов.

153. При пожаре на воздушном судне, потерпевшем бедствие, экипаж поисково-спасательного вертолета вместе с СПДГ после посадки должен немедленно приступить к эвакуации людей, в первую очередь раненых, и одновременно принять меры к ликвидации пожара.

Командир экипажа поисково-спасательного вертолета должен четко и умело руководить эвакуацией, распределив обязанности между членами экипажа. Необходимо максимально использовать средства для тушения пожара, имеющиеся на борту поисково-спасательного вертолета, а также подручные средства (воду,

землю, песок и т. д.). При возможности привлечь для этих целей местное население.

154. Экипажи поисково-спасательных вертолетов, члены СПДГ, НПСК должны знать способы быстрого извлечения из боевых самолетов (вертолетов) членов экипажа при аварии и пожаре с учетом расположения аварийных люков, а на пассажирских и транспортных самолетах — расположение аварийных выходов, открываемых с наружной стороны, и мест вскрытия фюзеляжа.

155. Подъем потерпевших бедствие на суше на борт вертолета в режиме висения производится, как правило, с помощью спасателей.

156. При обнаружении экипажа или пассажиров воздушного судна, потерпевшего бедствие над водной поверхностью, экипаж поисково-спасательного самолета (вертолета) производит маркирование места бедствия с помощью дымов, окрашивающих воду маркеров, ориентирных морских авиационных бомб (ОМАБ), плавающих буев, радио- или радиолокационных маяков и других средств, имеющихся на борту.

157. Для эвакуации потерпевших бедствие с водной поверхности командир поисково-спасательного самолета (вертолета) оценивает возможность выполнения посадки и эвакуации потерпевших бедствие на плаву.

При невозможности выполнить посадку на воду производится десантирование СПДГ. Десантирование с самолетов выполняется парашютным способом, а десантирование с вертолетов может выполняться:

парашютным способом;

беспарашютным десантированием спасателей-аквалангистов (с высоты 6—8 м, на скорости не более 30 км/ч);

с режима висения вертолета с помощью спускового роликового устройства (СУ-Р) или электролебедок.

158. Подъем людей с водной поверхности на борт вертолета производится при помощи спасателей. В случае невозможности высадки на воду спасателей с вертолета командир экипажа принимает решение на подъем потерпевших бедствие с помощью штатных спасательных средств.

159. Перед спуском спасателей с вертолета на воду сбрасываются плавсредства (надувные лодки, плоты и т. д.), а спасатели надевают гидрокостюмы и спасательные жилеты (пояса).

Перечень аварийно-спасательных плавсредств приведен в приложении 7 к настоящему Наставлению.

160. Перед выполнением захода для зависания над водной поверхностью командир экипажа с учетом реальных гидрометеоусловий, полетной массы вертолета и его конструктивных особенностей определяет способ эвакуации и резерв полетного времени для выполнения спасательных работ.

В случае необходимости производится выработка топлива или его слив (на вертолетах, где это предусмотрено Руководством по летной эксплуатации).

161. При эвакуации людей с водной поверхности с висения подъем на борт вертолета осуществляется с высоты, рекомендуемой Руководством по летной эксплуатации.

Очередность эвакуации определяет командир экипажа поисково-спасательного вертолета по докладу медицинского работника из состава СПДГ.

162. В случае невозможности десантирования СПДГ, эвакуации потерпевших бедствие посадочным способом или с режима висения им сбрасываются укладки с аварийно-спасательным снаряжением и специальными грузами для обеспечения их жизнедеятельности.

Перечень средств для десантирования спасательного снаряжения и специальных грузов приведен в приложении 7 к настоящему Наставлению.

Наведение кораблей, судов в район бедствия осуществляется экипажем поисково-спасательного воздушного судна по радио, а при отсутствии радиосвязи посредством установленных визуальных сигналов.

163. Если воздушное судно, потерпевшее бедствие, затонуло, командир вертолета с максимально возможной точностью обязан сбросить буй, ОМАБ, радио- или радиолокационный маяк либо другие средства, имеющиеся на борту, для обозначения места затопления или осуществить привязку этого места к характерным ориентирам (запеленговать).

О месте затопления воздушного судна и сбросе маркировочных средств командир экипажа обязан доложить на КП (КДП), а затем находиться над объектом до получения указаний о последующих действиях.

164. После выполнения ПСР командир экипажа поисково-спасательного вертолета (самолета) о результатах докладывает командиру части (начальнику предприятия). При не-

обходимости доклад составляется в письменной форме. Содержание доклада приведено в приложении 16 к настоящему Наставлению.

Подготовка и действия личного состава спасательных парашютно-десантных групп и наземных поисково-спасательных команд*

165. В авиационных частях для ПСО полетов авиации создаются наземные поисково-спасательные команды и спасательные парашютно-десантные группы.

В каждой авиационной части должно быть подготовлено не менее двух-трех НПСК, несущих дежурство в течение недели (суток) или других удобных для части сроков. График дежурства составляется начальниками ПС и ПДС части и утверждается командиром части.

Порядок организации дежурства НПСК, СПДГ и их действия при проведении ПСР излагаются в Инструкциях наземной поисково-спасательной команде и спасательной парашютно-десантной группе, разрабатываемых в частях.

166. Для успешного решения задач поиска и спасания личный состав СПДГ и НПСК должен:

иметь хорошую физическую подготовку;

знать правила и иметь практические навыки в оказании первой медицинской помощи;

уметь ликвидировать пожары на воздушных

---

* В авиапредприятиях гражданской авиации создаются аварийно-спасательные команды (АСК). Поисково-спасательный расчет АСК состоит из наземной поисково-спасательной и парашютно-десантной групп.

судах, вскрывать аварийные люки, фонари кабин и фюзеляжи;

уметь извлекать членов экипажа и пассажиров из воздушных судов, потерпевших бедствие;

знать способы сигнализации и меры безопасности при эвакуации экипажей и пассажиров на воздушных судах;

уметь выбирать и обозначать площадку для посадки вертолета;

уметь пользоваться аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

быть подготовленным к выживанию в экстремальных условиях.

Личный состав СПДГ, кроме того, должен быть подготовлен к прыжкам с парашютом днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, а также на лес и на воду, уметь высаживаться с вертолета в режиме висения с применением лебедки, трапа, спускового устройства и эвакуировать пострадавших.

167. Медицинский работник, входящий в НПСК или СПДГ, должен уметь:

оказывать доврачебную и первую врачебную помощь непосредственно на месте бедствия;

быстро и грамотно пользоваться содержимым медицинской укладки;

определять очередность эвакуации, вид транспортирования и обеспечивать своевременную эвакуацию потерпевших бедствие в лечебные учреждения.

Начальник СПДГ, НПСК и его заместитель должны хорошо знать район проведения ПСР, уверенно ориентироваться на местности, уметь пользоваться картой, компасом и обладать

навыками движения по пересеченной местности по заданному маршруту, уметь готовить площадки для вертолетов и обозначать их днем и ночью, вести радиосвязь, организовывать ночлег, обеспечивать меры безопасности в ходе проведения ПСР.

168. За подготовку начальников НПСК, СПДГ отвечает командир части. Их подготовку организуют и проводят начальники ПС и ПДС частей с привлечением представителей штурманской, инженерно-авиационной, медицинской служб и других специалистов.

169. НПСК оснащаются транспортными средствами высокой проходимости *, средствами связи и сигнализации, пожаротушения, объективного контроля, жизнеобеспечения, необходимым инструментом и медицинским имуществом. Перечень спасательного имущества и снаряжения НПСК и СПДГ приведен в приложении 6 к настоящему Наставлению.

170. Начальник НПСК (старший СПДГ) перед заступлением на дежурство проверяет:

знание составом команды (группы) своих обязанностей и мер безопасности при проведении ПСР;

экипировку и наличие необходимой документации: Инструкции НПСК (СПДГ), схем расположения аварийных люков и проемов, талонов на заправку автомобильным топливом и др.;

готовность транспортных средств и наличие схем автомобильных дорог в районе ПСО;

наличие и исправность средств связи;

---

* В лесисто-болотистой местности, как правило, гусеничными транспортерами ГТ-ПС.

наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения, карт с палетками визуального поиска;

исправность каналов оповещения для передачи команд о выходе на поиск.

О готовности команды к проведению ПСР ее начальник докладывает командиру части (начальнику ПС и ПДС).

171. При движении в район поиска НПСК поддерживает непрерывную радиосвязь с пунктом управления ПСР (напрямую или через ретранслятор) и действует по его указаниям.

Наземная поисково-спасательная команда, прибыв в район поиска, при необходимости разбивает лагерь и устанавливает радиосвязь с пунктом управления полетами (через самолет-ретранслятор), поисково-спасательными воздушными судами и другими группами поиска.

При отсутствии радиосвязи между НПСК и поисково-спасательными воздушными судами используется код визуальных сигналов «земля — воздух» приложение 8 к настоящему Наставлению).

172. Осмотр местности производится методом:

параллельного просмотра;

контурного поиска;

выборочной траектории.

В зависимости от обстановки на местности могут применяться различные варианты этих методов.

При осмотре местности интервалы между членами группы определяются условиями местности и должны обеспечить связь визуальную или голосом. В труднопросматривае-

мой местности интервалы между членами поисковой группы должны быть не более 10—30 м.

Дневное задание поисковым группам должно определяться с учетом возвращения в лагерь в светлое время.

При осмотре местности особое внимание необходимо обращать на наличие дымов, воронок, поврежденных деревьев, металлических предметов, следов ГСМ на земле и водной поверхности.

Для выхода на работающий радиомаяк необходимо использовать переносные радиопеленгаторы.

173. При обнаружении потерпевших бедствие начальнику НПСК необходимо:

оценить обстановку на месте бедствия;

принять меры к сохранению жизни пострадавших;

доложить на пункт управления ПСР о принятых мерах и необходимой помощи;

обеспечить безопасность пребывания у места бедствия (затушить очаги пожаров, оградить опасные места и т. д.);

подобрать площадку для посадки вертолета (для зависания при невозможности посадки) и подготовить ее; порядок подбора и подготовки площадки изложен в приложении 15 к настоящему Наставлению;

произвести фотографирование места бедствия до принятия мер, которые могут нарушить положение деталей на месте происшествия;

обеспечить охрану места происшествия;

принять меры по сохранению средств объективного контроля.

174. При отсутствии связи с пунктом управления ПСР начальник НПСК самостоятельно принимает решение, сообразуясь с обстановкой.

О принятом решении на эвакуацию пострадавших своими силами, выборе маршрута движения и его конечной точки (лечебное учреждение, населенный пункт, аэродром и т. д.) начальник НПСК обязан всеми доступными средствами сообщить на пункт управления ПСР.

175. СПДГ при выполнении ПСР прыжки с парашютом на лес выполняют в десантном обмундировании (в костюмах типа «Лесник» и др.) с полной укладкой.

Прыжки на воду выполняются с применением индивидуальных авиационных спасательных плавательных средств (жилета, пояса, лодки, морского спасательного костюма и др.).

176. Задачу СПДГ ставит командир части (заместитель), руководитель полетов или командир поисково-спасательного самолета (вертолета). При необходимости задача уточняется в воздухе.

177. Задачу НПСК на поиск и спасание потерпевших бедствие ставит командир части (его заместитель, руководитель полетов). На карте масштаба 1 : 200 000 наносится маршрут движения НПСК в район поиска, разбитый на квадраты для последовательного осмотра (при поиске в районе аэродрома — по графическому плану аэродрома с координатной сеткой).

При постановке задачи указываются:

время и место происшествия;

тип воздушного судна, потерпевшего бедствие, позывной летчика;

характер происшествия;

число членов экипажа и пассажиров;

наличие аварийно-спасательных средств у потерпевших бедствие;

маршрут движения, характеристика местности и наличие населенных пунктов;

очередность осмотра участков местности или квадратов;

рекомендуемый способ поиска;

порядок связи с КП (РП) и поисковыми силами и средствами;

требования безопасности.

178. Десантирование СПДГ с самолетов и вертолетов с парашютами производится с высот не ниже установленных Руководством по эксплуатации парашютных систем.

179. Решение о десантировании СПДГ парашютным способом принимает руководитель поисково-спасательной работы (командир поисково-спасательного самолета или вертолета).

Глава VI

УПРАВЛЕНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫМИ СИЛАМИ И СРЕДСТВАМИ

180. Основными задачами управления при проведении поисково-спасательных работ является руководство подчиненными силами и средствами для поиска и оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие, в установленные сроки.

181. Управление поисково-спасательными силами и средствами осуществляют:

ГАСКЦ СССР;

командные пункты авиационных объединений, соединений* и частей видов Вооруженных Сил СССР (спасательно-координационные центры);

командно-диспетчерские и соответствующие им пункты управления полетами гражданской авиации, других министерств и ведомств;

зональные (вспомогательные зональные) и районные (вспомогательные районные) центры ЕС УВД;

* Под авиационными соединениями здесь подразумеваются также авиационные училища летчиков (штурманов) или центры боевого применения и переучивания летного состава.

специально создаваемые временные пункты управления полетами в районе бедствия (воздушные, наземные, корабельные).

182. Основным органом ЕГ АПСС СССР, организующим и координирующим проведение ПСР, является Государственный авиационный спасательно-координационный центр СССР.

На ГАСКЦ СССР возлагаются:

контроль за организацией ПСО полетов воздушных судов в зонах ПСО и над акваториями морей и океанов, перелетов литерных воздушных судов и авиационных групп;

общее руководство организацией и проведением поисково-спасательных работ;

организация взаимодействия и координации действий поисковых сил и средств видов Вооруженных Сил СССР, министерств и ведомств при проведении поисково-спасательных работ;

непрерывный сбор, обобщение информации и данных о ходе поисково-спасательных работ и своевременный доклад командованию;

ведение плана проведения поисково-спасательных работ на карте (приложение 17 к настоящему Наставлению);

ведение ежедневного учета и контроля готовности дежурных поисковых сил и средств, выделяемых министерствами и ведомствами, видами Вооруженных Сил СССР для ПСО полетов авиации;

подъем дежурных авиационных сил и средств при проведении поисково-спасательных работ и в целях проверки их готовности через ЦКП видов Вооруженных Сил СССР, КП авиационных объединений, центральные

органы управления авиацией министерств, ведомств, организаций;

проверка информации о сигналах бедствия, полученных от спутниковой системы, для определения местоположения судов и самолетов, потерпевших аварию, и доведение ее до командных пунктов авиационных объединений, имеющих зоны ПСО;

анализ и оценка проведенных поисково-спасательных работ.

Указания и рекомендации ГАСКЦ СССР по организации и проведению ПСР обязательны для ЦКП видов Вооруженных Сил СССР, КП авиаобъединений, органов управления авиацией министерств, ведомств, организаций.

183. Основными задачами, решаемыми расчетами командных пунктов авиаобъединений, имеющих зоны ПСО, по вопросам поисково-спасательного обеспечения полетов авиации являются:

организация ПСО полетов воздушных судов в своей зоне ПСО, над акваториями морей и океанов, перелетов литерных воздушных судов и авиационных групп;

контроль готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств;

доведение до авиационных соединений и частей сведений о дежурных поисково-спасательных силах и средствах, обеспечивающих полеты;

прием информации (сигналов) о бедствии;

доклад командующему авиаобъединением, ГАСКЦ СССР, ЦКП ВВС и соответствующим центрам ЕС УВД о факте бедствия;

доклад на КП объединения (соединения) Войск ПВО;

разработка предложений для принятия решения на проведение поисково-спасательных работ;

контроль за вылетом дежурных поисково-спасательных сил и средств, самолета-ретранслятора, а также за выходом НПСК;

руководство организацией и проведением ПСР;

ведение плана поисково-спасательных работ на карте;

наращивание поисковых сил и средств в зависимости от обстановки;

контроль за полетами поисково-спасательных воздушных судов, действиями НПСК, а также обеспечение безопасности полетов в ходе поисково-спасательных работ;

постоянная информация ГАСКЦ СССР о результатах поиска и принимаемых мерах в процессе выполнения поисково-спасательных работ;

анализ хода выполнения поисково-спасательных работ;

учет наличия и состояния аварийно-спасательных средств, находящихся на вооружении частей авиаобъединения;

ведение учетно-отчетной документации.

184. Основные задачи, решаемые расчетами командных пунктов (КДП) соединений и частей видов Вооруженных Сил СССР* в ходе поисково-спасательных работ:

---

* Перечень основных документов по ПСО полетов авиации на командных пунктах и пунктах управления полетами авиации приведен в приложении 18 к настоящему Наставлению.

сбор, обобщение и анализ информации о воздушном судне, терпящим или потерпевшим бедствие, и доклад на вышестоящий КП;

разработка предложений для принятия решения командиром (начальником) по организации и проведению поисково-спасательных работ;

разработка и оформление плана проведения поисково-спасательных работ на карте;

постановка задач подчиненным и взаимодействующим силам и средствам при проведении поисково-спасательных работ;

руководство поисково-спасательными силами и средствами и обеспечение безопасности полетов поисково-спасательных самолетов (вертолетов);

постоянная информация вышестоящих КП о ходе и результатах проводимых ПСР;

контроль за организацией и осуществлением ПСО полетов в районе ответственности;

ведение ежедневного учета и контроля готовности дежурных поисковых сил и средств, выделяемых видами Вооруженных Сил СССР, министерствами и ведомствами для ПСО полетов авиации.

Основные задачи, решаемые центрами ЕС УВД при организации и проведении ПСР:

получение информации о дежурных поисково-спасательных силах и средствах;

прием и передача информации о бедствии на вышестоящие и взаимодействующие пункты управления;

обеспечение первоочередного вылета поисково-спасательных самолетов и вертолетов на проведение ПСР;

обеспечение безопасности полета поисково-

спасательных воздушных судов в районе бедствия;

введение в районе поисково-спасательных работ соответствующих режимов и кратковременных ограничений использования воздушного пространства.

185. Управление авиационными поисково-спасательными силами и средствами в ходе поисково-спасательных работ осуществляется по общим или специально выделенным каналам радиосвязи.

Для обеспечения непрерывного управления поисково-спасательными силами и средствами в зоне ПСО авиационного объединения выделяется самолет (вертолет)-ретранслятор.

186. Расчет пункта управления полетами с получением сообщения о бедствии подает команду на вылет (выход) в район поиска имеющихся в его распоряжении дежурных поисково-спасательных сил и средств, перенацеливает воздушные суда, находящиеся в воздухе, докладывает на вышестоящий командный пункт и старшему по ПСО полетов авиации в районе ПСО.

При необходимости расчет пункта управления полетами запрашивает помощь поисково-спасательных сил и средств из смежного района (зоны) ПСО.

187. Руководитель полетов, получив сообщение о бедствии воздушного судна, обязан*:

дать команду на вылет (выход) дежурных поисково-спасательных сил и средств;

---

* При отсутствии полетов на аэродроме обязанности РП выполняет дежурный по приему и выпуску самолетов.

доложить о бедствии командиру части (старшему авиационному начальнику) и на вышестоящий командный пункт;

дать команду на включение необходимых средств ПСО полетов аэродрома и радиотехнических средств частей Войск ПВО;

уточнить район и характер бедствия;

перенацелить наиболее подготовленные экипажи самолетов (вертолетов), находящихся в воздухе, в район бедствия;

ограничить или прекратить полеты на своем аэродроме;

управлять поисково-спасательными силами и средствами в ходе ПСР;

обеспечить соблюдение требований безопасности полетов поисково-спасательных воздушных судов;

постоянно информировать КП о ходе ПСР;

обеспечить внеочередную подготовку поисково-спасательных самолетов (вертолетов) к повторному вылету.

188. С началом проведения ПСР расчет пункта управления полетами части (авиационного предприятия, организации) дает команду на приведение в готовность медицинского пункта на своем аэродроме, решает вопрос с органами власти ближайших к месту бедствия населенных пунктов о приеме пострадавших, а также определяет порядок эвакуации пострадавших с места бедствия.

189. Расчет пункта управления полетами ведет план ПСР на карте и докладывает на вышестоящий пункт управления полетами обобщенные результаты поиска за прошедшие и план на предстоящие сутки. Он организует внеочередное аэродромно-техническое

обслуживание поисково-спасательной техники при подготовке к повторным вылетам.

190. Непосредственное управление воздушным движением поисково-спасательных воздушных судов при полете в районе бедствия и обратно осуществляют центры ЕС УВД, а также ведомственные органы управления воздушным движением.

191. В районах проведения ПСР и стихийных бедствий непосредственное управление полетами поисково-спасательных воздушных судов осуществляют ведомственные органы управления воздушным движением, а также специально созданные для руководства поисково-спасательными работами пункты управления. Указанные органы должны обеспечить выход поисково-спасательных самолетов (вертолетов) в район бедствия по кратчайшему маршруту.

192. Руководитель полетов, осуществляющий управление силами и средствами при проведении поисково-спасательных работ, обязан:

управлять поисковыми силами и средствами в ходе ПСР;

постоянно знать местонахождение поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и наземных средств поиска;

контролировать остаток топлива и время полета поисково-спасательных воздушных судов до основных и запасных аэродромов;

постоянно передавать информацию о ходе ПСР на КП;

знать способы и методы радиотехнического и визуального поиска, способы десантирования СПДГ с самолетов и вертолетов.

193. Для обеспечения безопасности проведения поисково-спасательных работ руководитель ПСР обязан:

анализировать фактическое состояние погоды, ее прогноз и соответствие уровню подготовки поисково-спасательных экипажей;

организовать постоянный контроль за действиями поисково-спасательных сил и средств;

направлять парами самолеты (вертолеты) для оказания взаимопомощи при проведении ПСР в удаленных местах и над акваториями морей и океанов;

иметь постоянную двустороннюю радиосвязь с поисковыми силами и средствами;

обеспечить вертикальное и продольное эшелонирование поисково-спасательных самолетов (вертолетов);

представлять предложения на ввод в установленном порядке кратковременных ограничений или временных (местных) режимов использования воздушного пространства на период работы поисково-спасательных самолетов (вертолетов) в районе ПСР;

определять для каждого экипажа время полета и поиска с учетом запаса топлива, длительности светлого времени суток и порядок действий экипажей при ухудшении метеоусловий;

при выделении на поиск группы самолетов (вертолетов) назначать старшего для оценки обстановки в районе поиска и координации их действий;

при проведении поиска и спасания в труднодоступной местности (в горах, в лесу, над водной поверхностью) привлекать наиболее

подготовленные экипажи, имеющие опыт практической работы в данных условиях;

при проведении поиска наземными средствами в состав НПСК в сложных климатических условиях выделять не менее двух автомобилей или другой техники высокой проходимости.

Глава VII

ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

194. Командующий авиационным объединением отвечает за состояние поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в объединении. Он лично руководит проведением ПСР с КП авиаобъединения, организует контроль ПСО в соединениях и частях, анализирует состояние поисково-спасательного обеспечения полетов авиации и принимает меры по его совершенствованию.

195. Начальник штаба авиационного объединения, имеющего зону ПСО, отвечает за организацию управления поисково-спасательными работами, связи и оповещения о бедствии. Он организует проведение комплексных тренировок в зоне ПСО по действиям расчетов пунктов управления при управлении поисково-спасательными силами и средствами в ходе проведения ПСР.

196. Начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы (ПС и ПДС)

авиационного объединения * отвечает за организацию ПСО полетов авиации в объединении, парашютно-спасательную и десантную подготовку личного состава объединения. Он подчиняется командующему авиационным объединением и является прямым начальником личного состава поисково-спасательной и парашютно-десантной службы авиаобъединения.

Он обязан:

организовывать обучение летного состава объединения применению аварийно-спасательных средств и снаряжения, действиям в аварийных ситуациях, после вынужденной посадки или приземления (приводнения) с парашютом, оказанию само- и взаимопомощи, а также выживанию в условиях автономного существования и осуществлять контроль за проведением этих мероприятий в частях;

организовывать дежурство поисково-спасательных сил и средств для поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие, оказания помощи в аварийных ситуациях экипажам и пассажирам судов и личному составу кораблей на акваториях морей и океанов и внутренних водных путях, а также для выполнения работ авиационными средствами при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях;

контролировать готовность дежурных сил и средств к проведению поисково-спасательных работ;

---

* Обязанности начальников ПС и ПДС авиации видов Вооруженных Сил СССР утверждают их непосредственные начальники.

отстранять от полетов экипажи, безопасность выполнения полетов которых не обеспечена в поисково-спасательном отношении;

организовывать взаимодействие с воинскими частями видов и родов войск Вооруженных Сил СССР, военными комиссариатами, учреждениями, предприятиями и организациями министерств и ведомств, местными органами власти в целях привлечения имеющихся в их распоряжении сил и средств для поисково-спасательных работ;

разрабатывать документы, регламентирующие ПСО полетов и перелетов авиации в зоне ПСО, а также на учениях и при проведении других мероприятий *;

разрабатывать и внедрять мероприятия по совершенствованию ПСО полетов авиации в зоне ПСО;

ежедневно контролировать выделение сил и средств для ПСО полетов и соответствие уровня их подготовки выполняемым задачам;

контролировать обеспечение летного состава парашютно-десантным и поисково-спасательным имуществом и снаряжением;

обучать расчеты КП, пунктов управления и руководителей полетов организации ПСР и руководству поисковыми силами и средствами;

организовывать учебу и практические тренировки руководящего летного состава объединения по ПСО полетов авиации;

организовывать подготовку начальников ПС и ПДС соединений и частей, летного состава

---

* Перечень основных документов по ПСО полетов авиации, разрабатываемых в авиационных объединениях, соединениях и частях, приведен в приложении 19 к настоящему Наставлению.

поисково-спасательных самолетов (вертолетов), личного состава НПСК, СПДГ к проведению ПСР путем проведения тренировок, учебных сборов и занятий;

непосредственно участвовать в организации и проведении ПСР;

анализировать качество организации ПСО полетов авиации и проведения ПСР, обобщать и распространять положительный опыт, готовить материалы на подведение итогов;

участвовать в составлении заявок на поисково-спасательную и эвакуационную технику, спасательное имущество и снаряжение, вести учет его наличия в частях и на складах;

совершенствовать личную парашютно-спасательную подготовку, выполнять прыжки с парашютом в соответствии с курсом парашютной подготовки по годовым нормам, установленным командующим авиационным объединением;

представлять в Управление ЕГ АПСС СССР донесения о состоянии ПСО полетов в зоне ПСО, проведенных ПСР и работах при стихийных бедствиях.

197. Старший офицер ПС и ПДС (по парашютно-десантной подготовке и боевому выживанию) подчиняется начальнику ПС и ПДС авиационного объединения и несет ответственность за парашютно-спасательную и десантную подготовку летного состава и СПДГ, а также за обучение летного состава боевому выживанию.

Он обязан:

организовывать в соединениях и частях подготовку летного состава к прыжкам с парашютом и катапультированию, а также кон-

троль за проведением мероприятий по парашютно-десантной подготовке;

организовывать в соединениях, частях и специальных центрах подготовку летного состава по выживанию в экстремальных условиях;

организовывать подготовку личного состава СПДГ частей к прыжкам с парашютом днем и ночью на различные виды поверхности;

проводить учебно-методические сборы и инструктивные занятия со специалистами ПС и ПДС, летным составом, СПДГ по парашютно-десантной подготовке и боевому выживанию;

обеспечивать в соединениях и частях безопасность прыжков с парашютом и учебных катапультирований, а также тренировок по применению плавсредств и выживанию;

проводить показные прыжки с парашютом и катапультирования с последующей эвакуацией вертолетом;

вести в соединениях и частях учет состояния парашютно-десантной подготовки и подготовки по вопросам боевого выживания;

организовывать обеспечение частей парашютно-спасательной и десантной техникой, контроль ее сохранности, правильности эксплуатации и своевременности обновления;

совершенствовать личную парашютно-спасательную подготовку, выполнять прыжки с парашютом в полном объеме курса парашютной подготовки;

принимать непосредственное участие в ПСР;

развивать парашютный спорт в объединении;

проводить в соединениях и частях анализ состояния парашютно-десантной подготовки и подготовки летного состава к боевому выживанию, разрабатывать и готовить предложения по их совершенствованию и готовить материал для доклада командующего авиаобъединением на подведение итогов работы за период обучения;

контролировать состояние ПСО полетов авиации и учебно-материальной базы в частях объединения;

контролировать в соединениях, частях и специальных центрах подготовку летного состава к выживанию в экстремальных условиях.

198. Старший по поисково-спасательному обеспечению полетов в районе ПСО отвечает за постоянную готовность дежурных поисковых сил и средств, своевременную организацию поиска и оказания помощи потерпевшим бедствие.

Он обязан:

организовывать дежурство поисково-спасательных сил и средств в районе ПСО;

проводить проверки и тренировки поисково-спасательных сил и средств в действиях при проведении ПСР;

организовывать поиск и оказание помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевшим бедствие в районе ПСО.

199. Начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы (ПС и ПДС) соединения подчиняется командиру соединения и отвечает за организацию ПСО полетов авиации в соединении.

Он обязан:

организовывать обучение летного состава управления соединения и авиационных частей действиям в аварийных ситуациях и после вынужденной посадки или приземления (приводнения) с парашютом и выживанию в экстремальных условиях, а также тренировки в использовании парашютно-десантного и аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

организовывать подготовку экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов), личного состава НПСК, СПДГ (ГС) к проведению ПСР;

разрабатывать документы и предложения по совершенствованию ПСО полетов авиации в соединении *;

проводить с ГРП и расчетами КП тренировки в организации ПСР и руководстве поисковыми силами и средствами;

контролировать состояние ПСО полетов авиации в частях и соединении;

совершенствовать учебно-материальную базу по ПС и ПДС в частях и соединении;

проверять готовность расчета КП соединения и частей к проведению ПСР;

контролировать готовность сил и средств к поисково-спасательному обеспечению полетов в частях;

принимать непосредственное участие в ПСР;

совершенствовать профессиональную подготовку начальников ПС и ПДС частей;

---

* Перечень основных документов по ПСО полетов авиации в авиационных соединениях приведен в приложении 18 к настоящему Наставлению.

проводить учебно-тренировочные прыжки с парашютом и учебные катапультирования с летным составом частей и соединения;

проводить учебно-методические сборы с личным составом ПС и ПДС, СПДГ по выживанию, выполнению прыжков с парашютом днем и ночью на различные виды поверхности;

вести учет и проверять в частях наличие, состояние, сроки службы, выполнения регламентных работ и своевременность обновления парашютно-десантного и аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

анализировать состояние ПСО полетов авиации в соединении и готовить материал для доклада командира на подведение итогов;

совершенствовать личную парашютно-спасательную подготовку, выполнять прыжки с парашютом в полном объеме курса парашютной подготовки;

развивать парашютный спорт в соединении.

200. Начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы (ПС и ПДС) части подчиняется командиру части и отвечает за организацию ПСО полетов авиации в части.

Он обязан:

организовывать обучение летного состава части использованию аварийно-спасательного имущества и снаряжения, действиям в аварийных ситуациях и после вынужденной посадки или приземления с парашютом, оказанию само- и взаимопомощи, а также выживанию в экстремальных условиях;

организовывать подготовку экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов), СПДГ и НПСК к проведению ПСР;

проводить тренировки с ГРП и расчетами КП (ПУ), экипажами поисково-спасательных самолетов (вертолетов), СПДГ, НПСК в проведении ПСР;

проводить учебно-тренировочные прыжки с парашютом и учебные катапультирования с летным составом;

совершенствовать профессиональную подготовку летного состава, СПДГ в прыжках с парашютом днем и ночью в полном объеме курса парашютной подготовки;

проводить тренажи с летным составом по вынужденному покиданию воздушного судна, использованию аварийных, радио- и плавсредств, тренировки по выживанию;

организовывать и контролировать несение дежурства поисково-спасательными силами и средствами;

принимать участие в проведении ПСР;

совершенствовать учебно-материальную базу по ПС и ПДС (требования по оборудованию классов ПС и ПДС приведены в приложении 20 к настоящему Наставлению);

разрабатывать и вести документацию по ПС и ПДС в части;

вести учет и проверять наличие, состояние, сроки службы, выполнения регламентных работ и своевременность обновления парашютно-десантного и аварийно-спасательного имущества и снаряжения *;

проводить занятия с летным составом, СПДГ, НПСК, лицами ГРП и расчетами КП;

---

* План-график учета средств спасания приведен в приложении 21 к настоящему Наставлению.

разрабатывать предложения по совершенствованию ПСО полетов;

анализировать состояние ПС и ПДС и готовить материалы для доклада командира (начальника) на подведении итогов;

совершенствовать личную парашютно-спасательную подготовку, выполнять прыжки с парашютом в полном объеме курса парашютной подготовки;

развивать парашютный спорт в части.

201. Начальник оперативной группы по ПСО полетов авиации и космических объектов КП авиаобъединения, имеющего зону ПСО, непосредственно подчиняется начальнику КП, а по специальным вопросам — начальнику поисково-спасательной и парашютно-десантной службы авиаобъединения, отвечает за организацию своевременного и качественного проведения поисково-спасательных и эвакуационных работ.

Он обязан:

знать особенности зоны ПСО авиационного объединения, дислокацию поисковых сил и средств и порядок проведения ПСР;

принимать участие в проверках состояния ПСО полетов авиации в соединениях и частях;

при проведении ПСР организовывать взаимодействие с пунктами управления соединений и частей авиации видов ВС СССР, предприятий гражданской авиации, других заинтересованных министерств и ведомств и центрами ЕС УВД в зоне ПСО;

организовывать и постоянно контролировать несение дежурства старшими штурманами оперативной группы;

участвовать в составлении плана дежурства поисково-спасательных сил и средств на предстоящие сутки и контролировать готовность их к ПСР;

участвовать в организации и проведении ПСР;

анализировать и учитывать уровень подготовки и натренированности летных экипажей, СПДГ, НПСК в проведении ПСР, укомплектованность их личным составом, авиационной и наземной техникой;

обучать личный состав оперативной группы и расчетов КП вопросам организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации;

анализировать качество проведения ПСР;

разрабатывать предложения по совершенствованию ПСО полетов.

Начальник оперативной группы периодически несет дежурство в качестве старшего штурмана оперативной группы на КП объединения.

202. Старший штурман по ПСО полетов авиации и космических объектов КП авиаобъединения подчиняется начальнику оперативной группы, а во время дежурства — оперативному дежурному командного пункта объединения.

Он обязан знать:

требования документов, регламентирующих ПСО полетов авиации;

порядок организации поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие, сроки поиска и оказания помощи в различных районах зоны ПСО;

методику радиотехнического и визуального поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие;

порядок привлечения авиационных средств для оказания помощи командам и пассажирам морских судов в аварийной обстановке и населению при стихийных и экологических бедствиях;

тактико-технические данные поисковых средств (авиационных, наземных и морских), методику проведения поиска с их помощью;

порядок взаимодействия с частями и подразделениями видов Вооруженных Сил СССР, предприятиями министерств и ведомств, центрами ЕС УВД в зоне ответственности.

Перед заступлением на дежурство он обязан изучить:

план дежурства поисково-спасательных сил и средств на сутки;

состав и дислокацию поисковых сил и средств, медицинских учреждений своей и смежных зон ПСО, которые могут быть использованы для оказания помощи потерпевшим бедствие;

уровень подготовки и натренированности выделенных на дежурство экипажей и соответствие его фактическим условиям;

гидрологическую и ледовую обстановку, состояние дорог и возможность продвижения поисковых средств;

состояние аэродромов и посадочных площадок, которые могут быть использованы для маневра поисково-спасательных самолетов и вертолетов.

Во время круглосуточного дежурства на него возлагаются:

контроль фактической готовности дежурных сил и средств, выделенных для ПСО полетов;

сбор сведений о местонахождении спасательных судов и кораблей на водных бассейнах в зоне ПСО;

оценка соответствия уровня подготовки дежурных экипажей характеру выполняемых задач и метеоусловиям района полетов;

сообщение на КП авиационных частей, организующих полеты, в органы управления авиационных предприятий и организаций (по их запросу) сведений о количестве и дислокации дежурных поисково-спасательных сил и средств;

подготовка предложений для принятия решения командующим объединением на поиск потерпевших бедствие;

доклад в ГАСКЦ СССР плана дежурства поисково-спасательных сил и средств на предстоящие сутки.

При получении сообщения о бедствии он обязан:

доложить о бедствии начальнику ПС и ПДС объединения, в центр ЕС УВД и органы управления Войск ПВО;

перевести дежурные поисково-спасательные силы и средства в готовность № 1;

определить, с каких аэродромов привлекать силы и средства с учетом степени их готовности, удаленности их от места бедствия (команда на вылет поисково-спасательных воздушных судов дается оперативным дежурным — начальником смены КП объединения);

подготовить предложения для принятия решения на поиск и доложить их оперативному

дежурному — начальнику смены КП объединения;

уточнить и доложить в ГАСКЦ СССР: время получения информации о бедствии и ее источник; время, место и характер бедствия; тип, аэродром вылета и посадки воздушного судна, потерпевшего бедствие; принадлежность воздушного судна, потерпевшего бедствие, наличие на нем аварийно-спасательных средств; состав экипажа, фамилию командира и количество пассажиров; меры, принятые для обеспечения поиска и оказания помощи потерпевшим бедствие;

оценить характер местности в районе поиска, удаление аэродромов, посадочных площадок и населенных пунктов;

привлечь к поиску силы и средства соединений и частей других видов Вооруженных Сил СССР, предприятий министерств, ведомств и организаций, дислоцирующихся на территории зоны ПСО;

привести в готовность ближайшие к месту бедствия медицинские учреждения;

контролировать вылет (выход) дежурных сил и средств на поиск, вести хронометраж их полетов (выхода);

осуществлять контроль за ходом ПСР через пункты управления и руководителя поисково-спасательных работ в районе бедствия; всю поступившую информацию докладывать оперативному дежурному КП объединения, начальнику ПС и ПДС объединения и начальнику смены ГАСКЦ СССР;

подготовить план проведения ПСР на карте масштаба 1 : 500 000.

При бедствии воздушного судна над водной поверхностью он обязан:

доложить о бедствии начальнику ПС и ПДС объединения, в ГАСКЦ СССР, центр ЕС УВД и органы управления Войск ПВО;

оценить возможность использования авиационных поисково-спасательных сил и средств и перевести их в готовность № 1;

подготовить и вести план проведения ПСР на карте;

уточнить гидрологическую и ледовую обстановку и соответствие подготовки экипажей дежурных поисково-спасательных средств ожидаемым метеоусловиям;

согласовать с КП флота (КП ВВС флота) и ГМСКЦ СССР порядок совместных действий (время выхода корабля, вылета самолета и т. д.);

передать радиоданные (частоты и позывные) кораблей и судов экипажам поисково-спасательных самолетов (вертолетов);

подготовить необходимые данные для принятия решения на проведение ПСР;

вести учет поисково-спасательных работ и докладывать в ГАСКЦ СССР.

При авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях он обязан:

доложить о бедствии начальнику ПС и ПДС объединения и в ГАСКЦ СССР;

подготовить и вести план проведения ПСР на карте;

оценить характер и размеры стихийного бедствия;

оценить характер и объем ПСР, которые

могут быть выполнены авиационными средствами;

оценить дислокацию и готовность поисковых авиационных сил и средств, которые могут быть привлечены к спасательным работам;

дать предложения оперативному дежурному — начальнику смены КП объединения по применению авиационных спасательных средств;

доложить о выполненных и планируемых мероприятиях в ГАСКЦ СССР;

согласовать с местными органами власти места размещения пострадавших при стихийных бедствиях;

все работы по оказанию помощи населению учитывать в специальном журнале.

203. Начальник медицинской службы авиационного объединения о б я з а н:

разрабатывать план медицинского обеспечения ПСР с указанием дислокации лечебных учреждений, возможности использования различных видов транспорта для эвакуационных работ и каналов связи;

планировать и контролировать специальную подготовку медицинского персонала и экипажей, привлекаемых к ПСР по оказанию медицинской помощи потерпевшим бедствие и по их эвакуации в стационарные лечебные учреждения;

организовывать контроль подготовки летного состава к оказанию само- и взаимопомощи при бедствии, знания им правил выживания в различных климатических и географических зонах;

организовывать контроль за качественным состоянием медикаментов и продовольствия в

НАЗах, БАЗах и медицинских укладках поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и НПСК;

организовывать взаимодействие с медицинскими службами других объединений, министерств и ведомств по оказанию медицинской помощи потерпевшим бедствие членам экипажей и пассажирам воздушных судов, а также пострадавшим при стихийных бедствиях;

разрабатывать предложения по медицинскому обеспечению ПСР для принятия командующим объединением решения на их проведение;

выделять медицинский персонал с необходимым медицинским имуществом для участия в ПСР;

контролировать организацию медицинской помощи потерпевшим бедствие;

участвовать в разработке приказов, директив и распоряжений по вопросам организации и проведения ПСР.

204. Начальник медицинской службы авиационного соединения (части, авиационного предприятия гражданской авиации) обязан:

обучать подчиненный персонал оказанию неотложной медицинской помощи потерпевшим бедствие членам экипажа и пассажирам воздушных судов;

обучать летный состав методам оказания само- и взаимопомощи, правилам выживания в различных климатических и географических зонах и использованию НАЗов и БАЗов;

организовывать освежение и замену медикаментов в НАЗах и БАЗах;

осуществлять контроль состояния продуктовой группы НАЗов и БАЗов;

организовывать взаимодействие с лечебными учреждениями и военно-медицинскими учреждениями в районе ПСО (в районе аэродрома) по оказанию медицинской помощи потерпевшим бедствие;

проверять подготовку медицинского состава, заступающего на дежурство по ПСО полетов авиации, и комплектацию их медицинских сумок; состав медицинского имущества сумки (чемодана) врача НПСК и врача (фельдшера) СПДГ приведен в приложении 6 к настоящему Наставлению;

проверять качественное состояние медикаментов и продовольствия в НАЗах, БАЗах и бортовых укладках поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и НПСК;

назначать медицинский персонал в НПСК, СПДГ и обеспечивать их необходимым медицинским имуществом;

руководить эвакуацией потерпевших бедствие в лечебные учреждения для оказания квалифицированной и специализированной медицинской помощи.

205. Командир авиационного соединения (авиационной части, авиационного предприятия, организации) несет ответственность за состояние поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в соединении (части, предприятии, организации).

Он обязан:

организовать ПСО полетов в соответствии с требованиями настоящего Наставления и Инструкции, указанной в ст. 19 настоящего Наставления;

в начале каждого периода обучения назначать СПДГ, НПСК, поисково-спасательные

экипажи на боевых, транспортных самолетах (вертолетах) и после проведения их специальной подготовки приказом по части допускать к выполнению ПСР;

контролировать натренированность летного состава в применении средств спасания, выживания, оказании само- и взаимопомощи;

ежемесячно контролировать готовность к выполнению ПСР личного состава НПСК, СПДГ и поисково-спасательных экипажей, оснащенность их аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

контролировать готовность личного состава к действиям в аварийных ситуациях, при эвакуации и выживании в экстремальных условиях;

совершенствовать и обновлять учебно-методическую базу по ПСО полетов;

планировать ПСО полетов каждой летной смены;

организовывать проведение ПСР в районе аэродромов;

при разборе полетов и на подведении итогов работы анализировать состояние ПСО полетов;

принимать меры по совершенствованию ПСО полетов.

206. Заместитель командира авиационного соединения (части) контролирует организацию поисково-спасательного обеспечения полетов в соединении (части).

Он обязан:

контролировать подготовку экипажей самолетов (вертолетов) к проведению ПСР днем и ночью в различных метеорологических условиях;

проводить комплексные тренировки в действиях лиц ГРП, расчетов КП, экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов), личного состава НПСК, СПДГ при получении сигнала бедствия;

контролировать план проверок поисково-спасательных сил и средств;

контролировать подачу заявок на ПСО полетов.

207. Заместитель командира соединения (части) по ИАС несет ответственность за подготовку летного состава части к эксплуатации аварийно-спасательного оборудования воздушных судов, а также за подготовку личного состава НПСК к действиям при проведении спасательных работ на авиационной технике.

Он обязан:

знать наличие и техническое состояние поисковой техники, систематически контролировать ее техническое состояние, правильность эксплуатации, готовность к применению;

организовывать выполнение доработок парашютно-десантного и поисково-спасательного оборудования самолетов (вертолетов) по введенным в действие бюллетеням;

организовывать и контролировать выполнение регламентных работ на аварийных радиосредствах, групповых плавательных средствах, поисково-спасательном оборудовании и снаряжении;

обучать личный состав НПСК правилам работы на авиационной технике при проведении спасательных работ (вскрытию люков, фонарей, фюзеляжа, работе с вооружением и катапультными сиденьями и др.).

208. Заместитель командира авиационного соединения (части) по тылу обязан:

выделять для НПСК транспорт высокой проходимости;

обеспечивать своевременное снабжение авиационных частей продовольственной и медицинской группами НАЗ, а также аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

обеспечивать укомплектование необходимым аварийно-спасательным имуществом и снаряжением НПСК, СПДГ, бортовых укладок поисково-спасательных самолетов (вертолетов) в соответствии с приложениями 5 и 6 к настоящему Наставлению.

209. Начальник НПСК отвечает за качество подготовки личного состава команды и за постоянную готовность его к проведению ПСР.

Он обязан:

хорошо знать район полетов, уметь ориентироваться на местности, пользоваться палеткой, картой и компасом;

уметь вскрывать аварийные люки, фонари, фюзеляжи, извлекать из воздушных судов, потерпевших бедствие, членов экипажа и пассажиров, знать требования безопасности при проведении ПСР;

уметь готовить и обозначать площадки для посадки поисковых вертолетов и вести радиосвязь;

уметь тушить пожары, оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим и доставлять их в ближайшие лечебные учреждения;

перед началом полетов:

получить инструктаж у заместителя командира части;

проверить наличие, экипировку и знания личного состава НПСК и готовность транспортного средства;

проверить наличие и состояние аварийно-спасательного имущества, карты масштаба 1 : 100 000 и 1 : 200 000, палетки с сеткой визуального поиска;

проверить исправность средств связи и настройку радиосредств на выделенный канал управления ПСР;

в период предполетной подготовки ознакомиться с районом и характером полетов, ожидаемыми метеоусловиями, состоянием здоровья членов НПСК, уточнить заправку, состояние транспортного средства, наличие аварийно-спасательного имущества и доложить РП о заступлении на дежурство;

при получении команды на выход получить у командира части, его заместителя или РП задачу на поиск и после ее уяснения довести до личного состава время, место происшествия, количество членов экипажа и пассажиров, потерпевших бедствие, наличие аварийно-спасательного имущества, наиболее вероятный район поиска, очередность осмотра квадратов, характеристику местности, наличие населенных пунктов, порядок связи, способ поиска, время на поиск и меры безопасности;

после обнаружения потерпевших бедствие:

принять меры к сохранению жизни экипажа и пассажиров;

обеспечить безопасность проведения работ на месте бедствия;

выполнить подготовительные мероприятия по эвакуации потерпевших бедствие в ближайшие лечебные учреждения;

доложить руководителю ПСР о принятых мерах и необходимой помощи;

обеспечить сохранность положения воздушного судна или его деталей до прибытия комиссии по расследованию происшествия;

сфотографировать место бедствия до принятия мер, которые могут нарушить положение деталей на месте происшествия;

обеспечить охрану места происшествия до прибытия комиссии по расследованию.

По окончании ПСР начальник НПСК о результатах докладывает командиру части (начальнику предприятия). При необходимости доклад составляется в письменной форме (приложение 22 к настоящему Наставлению).

210. СПДГ подчиняется командиру экипажа поисково-спасательного самолета (вертолета) или РП.

Личный состав СПДГ обязан:

перед заступлением на дежурство по ПСО:

проверить укладки парашютистов, наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

получить задачу на сутки (летную смену);

изучить особенности предстоящих полетов и перелетов;

доложить о готовности к заступлению на дежурство командиру экипажа поисково-спасательного самолета (вертолета), РП;

при проведении поисково-спасательных работ:

уточнить район бедствия, характер местности и метеоусловия;

осуществить подгонку снаряжения;

по команде командира экипажа покинуть самолет (вертолет) с парашютом или провести высадку с использованием спускового устройства СУ-Р или с помощью бортовой лебедки вертолета;

после приземления (приводнения):

доложить командиру экипажа по радио о результатах приземления и обстановке в районе бедствия;

постоянно поддерживать связь с руководителем ПСР;

оказывать помощь потерпевшим бедствие;

оказывать помощь потерпевшим бедствие при эвакуации, особенно при эвакуации вертолетом с режима висения;

в дальнейшем действовать по команде командира поисково-спасательного самолета (вертолета).

211. Представители ЕГ АПСС СССР имеют право проверки дежурных поисково-спасательных сил и средств независимо от их ведомственной принадлежности по удостоверениям установленного образца (приложение 23 к настоящему Наставлению).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

к ст. 19

СТРУКТУРНАЯ СХЕМА ИНСТРУКЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ В ЗОНЕ (РАЙОНЕ) УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ЦЕНТРА ЕС УВД

1. Общие положения:

документы, в соответствии с которыми разработана Инструкция;

ответственность за организацию ПСО полетов авиации в зоне ПСО авиационного объединения, районах ПСО авиационных соединений, соединений ВМФ и ПВО, авиачастей, предприятий, министерств, ведомств и организаций;

климатогеографические и гидрометеорологические условия в зоне ПСО авиационного объединения.

2. Порядок организации ПСО полетов в зоне (районе) управления воздушным движением:

деление зоны ПСО авиационного объединения на районы ПСО, их границы и старшие по ПСО полетов авиации в них;

порядок выделения сил и средств от частей видов Вооруженных Сил СССР, предприятий, министерств, ведомств и организаций, их состав, дислокация и радиусы действия;

степени готовности сил и средств (наличие поисковой аппаратуры, аварийно-спасательного имущества и снаряжения);

порядок несения дежурства (время заступления на дежурство лица, имеющего право подъема дежурных средств, и т. д.);

организация взаимодействия частей, соединений и объединений видов Вооруженных Сил СССР, управлений, объединений и предприятий министерств и ведомств, центров ЕС УВД в зоне ПСО авиационного объединения;

порядок привлечения дежурных сил и средств к проведению ПСР;

порядок привлечения авиационных средств для оказания помощи людям, терпящим бедствие на море;

порядок пропуска через государственную границу СССР и условия пребывания иностранных спасательных единиц в территориальных водах (территориальном море), внутренних водах, на сухопутной территории и в воздушном пространстве СССР для целей поиска места аварии на море морского или воздушного судна и спасания людей, оставшихся в живых после такой аварии;

порядок привлечения авиационных средств для оказания помощи населению при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях;

порядок привлечения наземных радиотехнических средств, базирующихся в зоне ПСО, к обеспечению ПСР.

3. Организация управления:

порядок передачи и приема сообщений о бедствии;

действия расчетов пунктов управления полетами (руководителей полетов) центров ЕС УВД, других органов управления воздушным движением и органов управления Войск ПВО при получении сообщений о бедствии;

организация управления дежурными и дополнительно привлекаемыми силами и средствами в ходе ПСР;

организация управления воздушным движением иностранных воздушных судов, проводящих ПСР на территории СССР;

организация связи.

4. Обязанности должностных лиц, привлекаемых к ПСО полетов в зоне ПСО авиационного объединения, в районах ПСО авиационных соединений и частей, предприятий и организаций:

командующего авиационным объединением;

начальника штаба авиационного объединения;

начальника ПС и ПДС объединения;

начальников медицинской службы авиационного объединения, соединений и частей;

старшего по ПСО в районе ответственности;

начальника оперативной группы по ПСО полетов авиации и космических объектов КП авиаобъединения, имеющего зону ПСО;

старшего офицера ПС и ПДС (по парашютно-десантной подготовке и боевому выживанию);

старшего штурмана по ПСО полетов авиации и космических объектов;

оперативных дежурных — начальников смены КП авиационного объединения, соединения, части и центров ЕС УВД.

Обязанности должностных лиц разрабатываются с учетом особенностей зоны (района) ПСО, а при необходимости вносятся функциональные обязанности и других лиц, привлекаемых к ПСО полетов авиации.

5. Приложения к Инструкции по организации ПСО полетов авиации в зоне ПСО авиационного объединения:

карта базирования поисково-спасательных сил и средств, на которую наносятся: границы территории военных округов, границы зоны ПСО авиационного объединения; прилегающие части зон ПСО других авиационных объединений; районы ПСО; дислокация сил и средств, привлекаемых к ПСО полетов авиации, их принадлежность и радиусы действия; расположение пунктов управления полетами, центров ЕС УВД и других органов управления воздушным движением, зоны действия наземных радиотехнических средств; дислокация медицинских учреждений для эвакуации потерпевших бедствие;

схема оповещения о бедствии и вызова дежурных поисково-спасательных сил и средств;

схема связи и управления при проведении ПСР;

особенности укомплектования аварийно-спасательным имуществом и снаряжением дежурных поисково-спасательных самолетов, вертолетов, СПДГ, НПСК с учетом климатогеографических условий зоны ПСО.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

к ст. 24

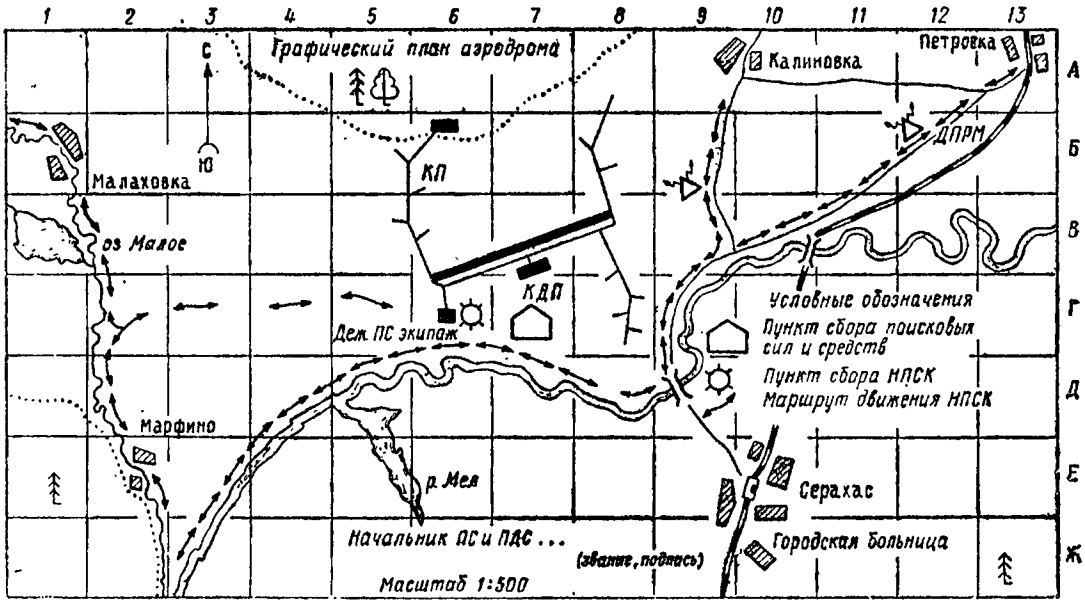


Рис. 1. Графический план района аэродрома (кроки) с координатной сеткой

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

к ст. 29

СТРУКТУРНАЯ СХЕМА ИНСТРУКЦИИ ЭКИПАЖУ ДЕЖУРНОГО ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО САМОЛЕТА (ВЕРТОЛЕТА) НА АЭРОДРОМЕ _____
(название аэродрома)

1. Общие положения:

документы, в соответствии с которыми разработана Инструкция;

общие обязанности экипажа дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета);

состав аварийно-спасательного имущества и снаряжения дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета);

порядок оповещения и управления в ходе ПСР.

2. Организация дежурства экипажа поисково-спасательного самолета (вертолета):

порядок назначения экипажа на дежурство;

порядок заступления на дежурство экипажа, приема авиатехники, аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

степени готовности и порядок получения сигнала о бедствии;

порядок действий членов экипажа при получении сигнала бедствия;

организация приема пищи и поддержания порядка в месте размещения дежурного экипажа.

3. Особенности действий экипажа поискового самолета (вертолета) при выполнении поисково-спасательных работ:

климатогеографические и гидрометеорологические особенности района ПСО;

способы поиска и эвакуации потерпевших бедствие;

возможности по поиску и эвакуации потерпевших бедствие;

особенности проведения ПСР в районе базирования (в малоориентирной местности, на местности с редкой аэродромной сетью, в тайге, в полярных районах, в пустыне, горной местности и над водной поверхностью);

меры безопасности при выполнении ПСР;

нормативы оценок проведения ПСР.

4. Порядок представления отчёта о проведенной ПСР.

Инструкция утверждается старшим авиационным начальником аэродрома. При базировании на аэродроме нескольких подразделений Инструкция утверждается после согласования с командирами (руководителями) этих подразделений.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

к ст. 30

СТРУКТУРНАЯ СХЕМА ИНСТРУКЦИИ НАЗЕМНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЕ

1. Общие положения:

документы, в соответствии с которыми разработана Инструкция;

требования, предъявляемые к личному составу НПСК;

порядок оповещения и управления в ходе ПСР.

2. Организация дежурства НПСК на аэродроме:

порядок выделения сил и средств на дежурство и их состав;

степени готовности и оснащенность НПСК аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

порядок несения дежурства (порядок подготовки и время заступления на дежурство, порядок приема аварийно-спасательного имущества и т. д.).

3. Действия личного состава НПСК при выполнении поисково-спасательной работы:

порядок сбора личного состава НПСК и получение задачи на проведение ПСР;

особенности проведения ПСР в районе базирования;

порядок действий личного состава НПСК при обнаружении места бедствия, оказания помощи и эвакуации потерпевших бедствие;

меры безопасности при проведении ПСР.

4. Обязанности личного состава НПСК:

общие обязанности личного состава НПСК;

начальника НПСК и его заместителя;

спасателя — специалиста по самолету и двигателю;

спасателя — специалиста по авиационному вооружению;

спасателя — специалиста по средствам аварийного покидания самолета;

спасателя — специалиста по радиоэлектронному оборудованию;

фельдшера;
санитара-носильщика;
радиста;
спасателя;
пожарного.

5. Порядок отчета о проведении ПСР.

Инструкция подписывается начальником штаба и утверждается старшим авиационным начальником аэродрома. При базировании на аэродроме нескольких подразделений Инструкция утверждается после согласования с командирами (руководителями) этих подразделений.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

к ст. 30

ПЕРЕЧЕНЬ СПАСАТЕЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА И СНАРЯЖЕНИЯ ДЕЖУРНЫХ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
1. Обмундирование теплое * (куртка, брюки, сапоги юфтевые на меху, носки шерстяные плюшевого переплетения, шлем, рукавицы)	компл.	2
2. Мешок спальный ватный ** облегченный (с вкладышем)	»	2
3. Палатка туристская с комплектом стоек и кольев	»	1
4. Общеармейский сухой паек согласно приложению 31 к ст. 16 приказа министра обороны СССР 1982 г. № 245	»	4
5. Кружка мелалитовая	шт.	2
6. Ложка алюминиевая	»	2
7. Котелок алюминиевый	»	2
8. Фляга алюминиевая (в чехле) с питьевой водой	»	2
9. Радиостанции аварийные:		

* В районах с холодным климатом — меховые, в остальных — демисезонные.

** В районах с холодным климатом — меховые.

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
Р-855УМ (Р-855А1) с частотой 121,5 Мгц с блоком питания;	компл.	2
Р-861	»	1
10. Сигнальные патроны ПСНД-30	шт.	10
11. Сигнальный краситель (уранин)	упак.	4
12. Нож-мачете	шт.	2
13. Фонарь электрический с двумя комплектами батарей	компл.	2
14. Плот типа ПСН-6 (лодка ЛАС-5М-3)	»	1
15. Жилет (пояс) спасательный	шт.	2
16. Компас	»	2
17. Накидка медицинская НМ-1	»	2
18. Аптечка для летательных аппаратов (приказ министра обороны СССР 1986 г. № 300)	компл.	1
19. Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников (типа «Родничок»)	шт.	2
20. Носилки санитарные	»	2
21. Щит для транспортирования людей с поврежденным позвоночником	»	1
22. Лыжи с палками *	компл.	2
23. Электромегафон с комплектом батарей	»	1
24. Термос вместимостью 12 л с питьевой водой	шт.	1
25. Канистра вместимостью 20 л	»	2

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
26. Огнетушитель (углекислотный, аэрозольный, объемом не менее 10 л)	шт.	2
27. Топор	»	2
28. Лом	»	1
29. Пила ручная по дереву	»	1
30. Пила ручная по металлу с десятью запасными полотнами	»	1
31. Лопата штыковая	»	2
32. Багор	»	1
33. Примус малогабаритный туристский с горючим в непроницаемой оболочке (упаковке)	компл.	1
34. Бинокль	шт.	1
35. Спусковое устройство роликовое (СУ-Р)	компл.	2
36. Бензопила для резки металла типа ПДС-400	»	1
37. Сухое горючее	г	270
38. Сетка-накомарник **	шт.	На каждого члена экипажа

* В районах со снежным покровом.
** В таежных районах.

Примечания: 1. Спасательное имущество и снаряжение, указанное в пп. 1—19, укладывается в мягкие мешки типа ПДММ-47 или контейнеры КАС-150 (КАС-90) и др. и перед заступлением на дежурство загружаются в самолеты и вертолеты. Имущество (кроме

плавсредств) упаковывается в водонепроницаемые мешки.

2. Имущество и снаряжение, указанное в пп. 20—38, загружается только в вертолеты.

3. Лодки ЛАС-5М-3, плоты ПСН-6 и спасательные жилеты (пояса) расконсервируются и загружаются в предусмотренной для них упаковке подготовленными к применению.

4. На наружной поверхности мешков (контейнеров) прикрепляется (наносится) опись имущества и делается маркировка в виде цветных кольцевых полос шириной 50 мм, обозначающих содержимое комплекта:

КРАСНАЯ — медикаменты и средства оказания медицинской помощи;
СИНЯЯ — вода и продовольствие;
ЖЕЛТАЯ — обмундирование, спальные мешки, палатка;
ЧЕРНАЯ — радиостанции, сигнальные средства, посуда и др.

5. На поисково-спасательных самолетах и вертолетах, осуществляющих дежурство на приморских направлениях и имеющих оборудование для сброса бомб, должно быть два буя для обозначения мест затопления и по две ОМАБ (ОМАБ-25-8Н; ОМАБ-25-12Д) для обеспечения захода на посадку поисково-спасательного воздушного судна.

6. Экипажи вертолетов, направляемые для выполнения работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях, перед вылетом на задание (дежурство) укомплектовываются имуществом и снаряжением в полном объеме указанного перечня.

7. Настоящий перечень решением командующего авиационным объединением может дополняться в зависимости от климатогеографических и гидрометеорологических условий зоны ответственности.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
к ст. 30

ПЕРЕЧЕНЬ
СПАСАТЕЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА И СНАРЯЖЕНИЯ НАЗЕМНЫХ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ КОМАНД И СПАСАТЕЛЬНЫХ ПАРАШЮТНО-ДЕСАНТНЫХ ГРУПП (ГРУПП СПАСАТЕЛЕЙ)

1. Спасательное имущество и снаряжение наземных поисково-спасательных команд

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
1. Радиостанции: переносная УКВ-диапазона (100—150 МГц)	компл.	1
Р-855УМ (Р-855А1) с блоком питания	»	2
Р-855УМ (114,583 МГц) с блоком питания	»	2
2. Антенна пеленгационная для радиостанции Р-855УМ (типа «Азимут»)	»	2
3. 26-мм сигнальный пистолет СП81, СПШ	шт.	2
4. 26-мм сигнальные патроны к сигнальному пистолету (зеленого, красного и белого огня) *	»	30
5. Заряд огневой сигнальный (ЗОС-1, ЗОС-2)	шт.	20
6. Комплект осветительных наземных средств КО-1А	компл.	1

* По 10 шт. каждого цвета.

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
7. Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки для вертолета *	шт.	16
8. Посадочная шашка ПШ	»	10
9. Компас	»	6
10. Фонарь электрический с комплектом батарей	компл.	6
11. Топографические карты местности масштабов 1 : 100 000 и 1 : 200 000 с палеткой визуального поиска	»	2
12. Бинокль	шт.	2
13. Перчатки термостойкие технические пятипалые	пар	10
14. Бензопила для резки металла типа ПДС-400	компл.	1
15. Бензопила «Дружба»	»	1
16. Топор	шт.	4
17. Лом	»	2
18. Лопата штыковая	»	4
19. Пила поперечная	»	2
20. Багор	»	1
21. Слесарный инструмент: кувалда, зубило кузнечное, молоток, пила ручная с десятью полотнами	компл.	1
22. Огнетушитель (углекислотный, аэрозольный, общим объемом не менее 30 л)	шт.	1
23. Мегафон с комплектом батарей	»	1

* По 8 шт. каждого цвета.

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
24. Фотоаппарат с фотопленкой	шт.	1
25. Фал капроновый диаметром 12 мм	м	320
26. Чека предохранительная катапультная *	компл.	1
27. Носилки санитарные	шт.	2
28. Щит для транспортирования людей с поврежденным позвоночником	»	1
29. Лодка-волокуша **	»	2
30. Лыжи с палками	компл.	На каждого члена команды (в районах со снежным покровом)
31. Палатка солдатская или туристская с комплектом стоек и кольев	»	1 (солдатская), 3 (туристская)
32. Общеармейский сухой паек согласно приложению 31 к ст. 16 приказа министра обороны СССР 1982 г. № 245	паек	По 3 на каждого члена команды
33. Термос вместимостью 36 л с питьевой водой	шт.	1
34. Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников (типа «Родничок»)	»	6
35. Лодка ЛАС-5М-3	компл.	1
36. Жилет (пояс) спасательный	шт.	10
37. Сетка-накомарник ***	»	10

* Комплектуются по типам самолетов.
** Для условий севера.
*** В таежных районах.

2. Спасательное имущество и снаряжение спасательных парашютно-десантных групп (групп спасателей)

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество на каждого члена группы
1. Летное обмундирование: шлемофон зимний, костюмы летний и демисезонный * (для районов с холодным климатом — меховой, унты меховые с галошами), ботинки полетные (или ботинки полетные облегченные), перчатки кожаные на меху, носки шерстяные плюшевого переплетения	компл.	1
2. Парашютная система (десантная, тренировочная, спортивная, специальная)	шт.	1
3. Запасная парашютная система	»	1
4. Парашютный полуавтомат комбинированный	»	1
5. Блок контроля высоты и времени	»	1
6. Высотомер парашютный	»	1
7. Секундомер	»	1
8. Шлем защитный парашютиста	»	1
9. Нож стропный (стропорез)	»	1
10. Жилет (пояс) спасательный	»	1

* Для районов с холодным климатом — меховой.

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество на каждого члена группы
11. Лодка ЛАС-5М-3	компл.	1*
12. Радиостанция Р-855УМ (Р-855А1)	»	1
13. Антенна пеленгационная типа «Азимут» для радиостанции Р-855УМ (Р-855А1)	»	1
14. Сигнальные патроны ПСНД-30	шт.	2
15. Фонарь электрический карманный с комплектом батарей	компл.	1
16. Светомаяк типа МИМ-76 с комплектом батарей	»	1
17. Компас	шт.	1
18. Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	1
19 Сетка-накомарник **	шт.	1
20. Фляга в чехле с питьевой водой	»	1
21. Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников (типа «Родничок»)	»	1
22. Нож-мачете в чехле	»	1
23. Нож-пила	»	1
24. Гидрокостюм спасательный с утеплителем	компл.	1
25. Перчатки термостойкие технические пятипалые	пар	1

* При наличии водных бассейнов в районе ПСР, одна на воздушное судно.

** В таежных районах.

Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество на каждого члена группы
26. Бинт марлевый медицинский стерильный, размер 7 м×14 см	шт.	2
27. Иода 5% спиртовой раствор в ампулах по 1 мл с оплеткой (в пенале)	»	2
28. Лейкопластырь, размер 5 м×5 см	»	1

Примечания: 1. Имущество и снаряжение для нештатных СПДГ (групп спасателей) выдается из расчета: на полк — 6 комплектов, на отдельную авиаэскадрилью — 4 комплекта.

2. Летно-техническое обмундирование для личного состава нештатных СПДГ (групп спасателей) выдается начальнику ПС и ПДС авиационной части и используется как групповой комплект при выполнении личным составом СПДГ поисково-спасательных работ и учебных прыжков с парашютом. Кроме того, разрешается выдавать вентилирующие костюмы ВК-3М, бывшие в употреблении, но пригодные к эксплуатации.

3. Состав медицинского имущества сумок врача (фельдшера) спасательной парашютно-десантной группы и наземной поисково-спасательной команды

Имущество	Единица измерения	Количество
1. Атропина сульфата 0,1% раствор для инъекций по 1 мл в ампулах	амп.	5

Имущество	Единица измерения	Количество
2. Кодтерпин, таблетки № 6 в упаковке	упак.	2
3. Промедола 2% раствор по 1 мл в шприце-тюбике	шт.	5
4. Амидопирин 0,25, анальгин 0,25, таблетки № 6 в упаковке	упак.	3
5. Аммиака 10% раствор в ампулах по 1 мл с оплеткой	амп.	5
6. Валидол 0,06, таблетки № 10 в упаковке	упак.	1
7. Димедрол 0,05, таблетки № 10 в упаковке	»	7
8. Йода 5% спиртовой раствор в ампулах по 1 мл с оплеткой	амп.	15
9. Кордиамин для инъекций по 2 мл в ампулах	»	5
10. Кофеин бензоата натрия 20% раствор для инъекций в ампулах по 1 мл	»	10
11. Любелина гидрохлорида 1% раствор для инъекций по 1 мл в ампулах	»	5
12. Натрия гидрокарбонат	кг	0,1
13. Натрия гидрокарбонат 0,5, таблетки № 10 в упаковке	упак.	3
14. Натрия хлорид	кг	0,1
15. Новокаина 0,5% раствор для инъекций по 5 мл в ампулах	амп.	10
16. Спирт этиловый	кг	0,5
17. Фицилин по 1 мл в ампулах с оплеткой	амп.	5
18. Эфедрина гидрохлорида 5% раствор для инъекций по 1 мл в ампулах	»	5

Имущество	Единица измерения	Количество
19. Тетрациклинагидрохлорид 0,1, таблетки, покрытые оболочкой, № 20 в упаковке	упак.	1
20. Косынка (перевязочная)	шт.	1
21. Бинт марлевый стерильный, размер 7 м×14 см	»	5
22. Бинт марлевый стерильный, размер 5 м×10 см	»	10
23. Вата медицинская гигроскопическая в пачках по 100 г стерильная	кг	0,1
24. Лейкопластырь, размер 5 м×5 см	шт.	1
25. Лейкопластырь бактерицидный, размер 4×10 см	»	1
26. Пакеты перевязочные медицинские индивидуальные стерильные	»	3
27. Повязка медицинская большая стерильная	»	4
28. Повязка медицинская малая стерильная	»	6
29. Жгут кровоостанавливающий резиновый	»	2
30. Зажим кровоостанавливающий зубчатый прямой № 1 (длина 160 мм) с нарезкой	»	3
31. Ножницы с одним острым концом прямые длиной 140 мм	»	1
32. Пинцет хирургический общего назначения длиной 150 мм	»	2
33. Роторасширитель с кремальерой большой	»	1
34. Скальпель остроконечный средний	»	2

Имущество	Единица измерения	Количество
35. Стетофонендоскоп	шт.	1
36. Термометр медицинский	»	1
37. Фонарь электрический карманный	»	1
38. Катетер уретральный цилиндрический резиновый № 16	»	1
39. Шина проволочная (лестничная) для рук	»	2
40. Трубка трахеотомическая металлическая № 1 диаметром 7 мм	»	1
41. Трубка трахеотомическая металлическая № 4 диаметром 10 мм	»	1
42. Трубка трахеотомическая пластмассовая № 3 диаметром 10,3 мм	»	1
43. Трубка трахеотомическая пластмассовая № 4 диаметром 11,3 мм	»	1
44. Трубки индикаторные Мохова-Шинкаренко	»	5
45. Шприц типа «Рекорд» вместимостью 2 мл с футляром	»	1
46. Шприц типа «Рекорд» вместимостью 10 мл с футляром	»	2

Имущество	Единица измерения	Единица
47. Шпатель для языка	шт.	1
48. Набор перевязочный малый № 2	»	1
49. Трубка дыхательная ТД-1	»	1
50. Аппарат искусственной вентиляции легких ДП-9	»	1
51. Накидка медицинская НМ-1	»	10

Примечания: 1. Имущество, указанное в пп. 1—49, укладывается в контейнер типа ГК-30 или рюкзак десантника РД-54.

2. Имущество, указанное в пп. 50, 51, размещается на борту спасательного вертолета и в укладке НПСК.

3. При формировании сумок количество медицинского имущества может дополняться за счет запасов текущего снабжения в соответствии с числом членов экипажей воздушных судов и объемом выполняемых задач.

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ИМУЩЕСТВО,

Основные характеристики поисково-спасательных

Самолет, вертолет	Максимальная скорость полета/поиска, км/ч	Высота полета/поиска, м	Запас топлива, кг	Количество перевозимого личного состава, чел.	Часовой расход топлива, кг/ч
Ан-12БП	660 550	10000 8000	22050	58 в грузовом отсеке, 12 в гермокабине	2300
АН-12ПС	600 500	9400 8000	22200	—	2300
АН-24ПРТ	485 450	8300 6000	4800	25	840
Ан-26	500 400	7800 6000	5500	25	900
Ан-2	200 150	4000 1000	900	10	130
Бе-12ПС	530 420	8000 6000	95000	40	1500

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

к ст. 80

СНАРЯЖЕНИЕ И СРЕДСТВА ПОИСКА

самолетов и вертолетов

Перевозимый груз в кабине на внеш. подвеске, кг	Ограничения по условиям применения спасательных средств	Радиотехнические средства поиска	Эвакуационные средства, спасательное имущество и снаряжение	Эвакоспособность средств (на плаву), чел.
20000 —	Скорость при десантировании до 500 км/ч, высота 200—500 м	АРК-УД (АРК-У2) ЮР-26	20 КАС-90 или 18 КАС-150	100 на 20 ЛАС-5М-3 или 108 на 18 ПСН-6А
20000 —	Скорость десантирования катера 330—360 км/ч, высота полета 500—1500 м	АРК-УД	Спасательный катер проекта 03473 („Ерш"), 4 КАС-150М	11 на катере и 20 на 4 ЛАС-5М-3
5300 —	—	АРК-УД (АРК-У2)	—	—
5500 —	Скорость при десантировании до 500 км/ч, высота 200—500 м	АРК-У2	4 ПДММ-47 или 4 КАС-150	20 на 4 ЛАС-5М
1500 —	Скорость при десантировании до 350 км/ч	АРК-У2	4 ПДММ-47	20 на 4 ЛАС-5М
3000 —	При посадке на воду: глубина не менее 3 м, высота волны не более 0,8 м. Скорость при десантировании не более	АРК-У2	10 ПСН-6А или 7 КАС-90, или 7 КАС-150	29 на борт или 60 на 10 ПСН-6, или 35 на 7 ЛАС-5М-3

Самолет, вертолет	Максимальная скорость полета/поиска, км/ч	Высота полета/поиска, м	Запас топлива, кг	Количество перевозимого личного состава, чел.	Часовой расход топлива, кг/ч
Ил-38	650 400	8000 6000	26500	—	2500
Ту-142	850	11000 800	82000	—	6000
Ми-6ПС	250 150	4000 100	9800	40 на носилках или 60 на сиденьях	2400
Ми-8Т	230 150	4000 1000	1420 в основных топливных баках, 2120 с одним дополнительным топливным баком, 2830 с двумя дополнитель-	24 без дополнительных топливных баков, 12 с одним дополнительным топливным баком, 3 с двумя дополнитель-	650

Перевозимый груз в кабине на внеш. подвеске, кг	Ограничения по условиям применения спасательных средств	Радиотехнические средства поиска	Эвакуационные средства, спасательное имущество и снаряжение	Эвакоспособность средств (на плаву), чел.
—	400 км/ч, высота 150—500 м Скорость при десантировании до 500 км/ч, высота 200—500 м	АРК-У2	6 КАС-150	30 на 5 ЛАС-5М, 36 на 6 ПСН-6
—	То же	АРК-У2	9 КАС-150	45 на 9 ЛАС-5М, 54 на 9 ПСН-6
12000 8000	Волнение при эвакуации с воды не более 3 баллов	АРК-УД (АРК-У2)	2ЛПГ-150,40 м стренга ЛКТП-60—7000, 2 универсальных сиденья, страховочные ремни оператора, 3 ЛАС-5М, 2 ПСН-6	—
4000 2500	Волнение при эвакуации с воды не более 3 баллов	АРК-УД (АРК-У2)	ЛПГ-2 или ЛПГ-150, внешняя подвеска грузоподъемностью 2500 кг, подъемное сиденье	—

Самолет, вертолет	Максимальная скорость полета поиска, км/ч	Высота полета/поиска, м	Запас топлива, кг	Количество перевозимого личного состава, чел.	Часовой расход топлива, кг/ч
			ными топливными баками	ными топливными баками	
Ми-8МТ	250 150	5200 1000	1420 в основных топливных баках, 2140 с одним дополнительным топливным баком, 2860 с двумя дополнительными топливными баками, 4300 с четырьмя дополнительными топливными баками	24 без дополнительных топливных баков, 12 с одним дополнительным топливным баком, 8 с двумя дополнительными топливными баками	650
Ми-14ПС	210 150	4000 1000	2346, с дополнительным топливным баком — 3330	20 на сиденьях, 9 на носилках	497

Перевозимый груз в кабине на внеш. подвеске, кг	Ограничения по условиям применения спасательных средств	Радиотехнические средства поиска	Эвакуационные средства, спасательное имущество и снаряжение	Эвакоспособность средств (на плаву), чел.
4000 3000	Волнение при эвакуации с воды не более 3 баллов	АРК-УД	ЛПГ-150М или ЛПГ-300 внешняя подвеска грузоподъемностью 3000 кг, подъемное сиденье	—
2000 3000	Посадка на воду при волнении не более 2 баллов, подъем людей при волнении не более 4 баллов	АРК-УД	ЛПГ-300, носилки армейские, носилки корабельные, подъемное сиденье, черпак, внешняя подвеска грузоподъемностью 3000 кг, до 20 ПСН-6А	120 на 20 ПСН-6А

Самолет, вертолет	Максимальная скорость полета/поиска, км/ч	Высота полета/поиска, м	Запас топлива, кг	Количество перевозимого личного состава, чел.	Часовой расход топлива, кг/ч
Ка-27ПС	270 150	3500 500	2600	4 на носилках или 12 на сиденьях	490

Перевозимый груз в кабине на виеш. подвеске, кг	Ограничения по условиям применения спасательных средств	Радиотехнические средства поиска	Эвакуационные средства, спасательное имущество и снаряжение	Эвакоспособность средств (на плаву), чел.
1000 3000	Волнение при эвакуации с воды не более 5 баллов	АРК-УД РЛС	ЛПГ-300, универсальное подъемное сиденье, подъемный пояс, лямочное сиденье спасателя, вертлюг с двумя лямками, внешняя подвеска грузоподъемностью 3000 кг, мягкий фал, 12 ПСН-6А	72 на 12 ПСН-6А, 10 с режима висения

Тип	Наименование	Назначение	Максимальная скорость, км/ч	Запас хода, км
ГТ-ПС	Гусеничный снегоболотный транспортер-тягач в поисково-спасательном варианте	Для поиска и эвакуации в труднодоступной местности членов экипажа и пассажиров, потерпевших бедствие	50	400
«Барс»	Малый авиатранспортабельный амфибийный поисково-спасательный катер	Для поиска и обнаружения членов экипажа и пассажиров, потерпевших бедствие, оказания им помощи и эвакуации на внутренних водоемах, мелководье и в болотистой местности	40	200
А-3ПС	Аэросани-амфибия в поисково-спасательном варианте	Для проведения поисково-спасательных работ в условиях бездорожья	100	500

Экипаж, чел.	Размеры, мм	Масса, кг	Число пассажиров, чел.	Полезная нагрузка, кг	Авиатранспортабельность	Поисковое оборудование
1	5390× ×2582× ×2100	4510	6	600	Ан-12, Мн-6	НКПУ. Р-855УМ, радиостанция „Баклан-5", Ки-13
2	7100× ×3950× ×1920	2100	5	300	АН-12, Ми-6	АРК-УД, НКПУ, радиостанция „Баклан-5Ш", Ки-13
1	6110× ×2160× ×1800	1720	3	380	Ан-12, Ми-6	Р-860, Р-809, Р-855УМ, НКПУ

Средства для десантирования спасательного

Средство	Масса десантируемого груза, кг	Масса пустого средства, кг
Парашютно-десантный мягкий мешок ПДММ-47 (УПДММ-47)	100	42,5
Мягкая тара МТ-002	30	20
Грузовой контейнер ГК-30У *	32	4,3—5,5
Парашютно-грузовая система ПГС-500	300—500	9
Парашютно-десантный универсальный ремень ПДУР-47	120	23,5
Парашютно-десантная система ПДСБ-1	200—275	10
Контейнер авиационный спасательный крупногабаритный КАСК-500	360—720	190
Контейиер авиационный спасательный КАС-150	100	50
Контейнер авиационный спасательный КАС-90	65	30
Спусковое устройство роликовое СУ-Р **	100	11

* Десантируется вместе с парашютистом-десантни
** Для экстренного спуска спасателя с вертолета.

снаряжения и специальных грузов

Габаритные размеры, мм	Высота десантирования, м	Скорость полета ВС при десантировании, км/ч	Наличие светомаяка
430×2080	1000—3000	350	Имеется
—	100—3000	400	»
460×490××310	8000	500	—
1400×1170××800	500—3000	400	—
—	1000	400	Имеется
—	300—8000	400	»
630×4300	300—1000	500	»
500×1700	200—500	500	»
450×1580	200—500	400	»
—	45	—	—

ком.

Тип	Назначение	Рабочая частота, МГц	Мощность передатчика, Вт
УКВ-радиостанция индивидуального пользования Р-855УМ ***	Для ведения радиотелефонной связи члена экипажа, покинувшего воздушное судно при аварии или вынужденной посадке, с поисковыми самолетами (вертолетами) и привода их к месту нахождения этого члена экипажа, а также для подачи сигналов бедствия	121,5	0,13
УКВ-радиостанция индивидуального пользования Р-855А1	То же	121,5; 243	0,1
КВ-радиостанция группового пользования Р-861 («Актиния»)	Для ведения радиотелефонной связи члена экипажа, покинувшего воздушное судно при аварии или вынужденной посадке, с поисковыми самолетами (вертолетами) и привода их к месту нахождения этого члена экипажа, а также	2,182; 4,182; 8,364; 12,546	4

* Для аварийного средства, находящегося на зем
** ТЛФ — телефонный, ТЛГ — телеграфный.
*** Для учебно-тренировочных целей поставляются

Чувствительность приемника, мкВ	Дальность двусторонней связи *, км	Режим работы **	Время непрерывной работы, ч	Масса, кг
25	25—30	ТЛФ	60 при ведении связи, 24 в режиме «Маяк»	0,8 с источником питания «Прибой-2С»
10	40—50	ТЛФ	60 при ведении связи, 24 в режиме «Маяк»	1,8 с источником питания «Прибой-2С»
3	800	ТЛФ, ТЛГ	48	12

ле, и высоты поискового самолета (вертолета) 1000 м.

станции Р-855УМ с частотой излучения 114,583 МГц.

Тип	Назначение	Рабочая частота, МГц	Мощность передатчика, Вт
	для подачи сигналов бедствия		
УКВ автоматический радиомаяк «Комар-2М» *	Для обеспечения привода поисковых самолетов (вертолетов) к месту приземления (приводнения) летчика, покинувшего воздушное судно при аварии	121,5	0,13
УКВ автоматический радиомаяк Р-855А2	Для обеспечения привода поисковых самолетов (вертолетов) к месту приземления (приводнения) летчика, покинувшего воздушное судно при аварии	121,5; 243	0,1
Переносной аварийный радиобуй АРБ-ПК	Для обозначения места аварии (катастрофы) воздушного судна и привода поисковых самолетов (вертолетов) к месту аварии (катастрофы)	121,5; 406,025	0,1
Автономный отстреливаемый радиобуй «Призыв-М»	Для обозначения места аварии (катастрофы) воздушного судна на море путем автоматического отделения радиобуя по сигналу от анализато-	121,5; 243	0,25

* Размещается в ранцах парашютистов и НАЗах.

Чувствительность приемника, мкВ	Дальность двусторонней связи *, км	Режим ** работы	Время непрерывной работы, ч	Масса, кг
—	25 по приводу	ТЛФ	24	1,5
—	25 по приводу	ТЛФ	36	0,8
—	40—50 по приводу	ТЛФ	24	1,5
—	40—50 по приводу	ТЛГ	24	7

Тип	Назначение	Рабочая частота, МГц	Мощность передатчика, Вт
	ра аварийной ситуации		

Радиотехнические

Тип	Диапазон частот, МГц	Дальность пеленгации км/высота полета, м
Самолетный автоматический радиокомпас АРК-У2 с приемником Р-852	100—150	15/500; 25—35/1000; 45—60/3000; 70—90/7000
Самолетный автоматический УКВ радиокомпас АРК-УД	114,167; 114,333; 114,583: 121,5: 123,1; 124,1; 243	25—35/500; 50—60/500; 80—95/3000; 120/7000
Самолетный автоматический КВ-радиокомпас ЮР-26	2—20 (11 фиксированных частот)	10—70/1000 30—90/3000

Чувствительность приемника, мкВ	Дальность двусторонней связи	Режим работы **	Время непрерывной работы, ч	Масса, кг

средства поиска

Инструментальная погрешность, °	Точность выхода, м		Масса, кг
	по курсу	по дальности	
±3	±200	500—700	13
±3	±200	500—700	20
±3	±200	—	24,2

Комплектация	НАЗ-У	НАЗ-7
Средства радиосвязи и сигнализации		
Автоматический радиомаяк «Комар-2М» с батареей «Прибой-2С», компл.	—	—
Радиостанция Р-855УМ с батареей «Прибой-2С», компл.	1 (размещается в кармане обмундирования)	1
Переходной кабель, шт.	—	1
Патрон сигнальный ПСНД, шт.	2	1*
15-мм сигнальные патроны с приспособлением для отстрела, компл.	—	—
Свисток, шт.	1	1
Сигнальное зеркало, шт.	1	1
Сигнальный краситель, упак. (крепится к плавсредству)	—	1
Медицинская аптечка, компл.	1	1
Лагерное снаряжение		
Спички ветроустойчивые, шт.	20	10
Сухое горючее, г	45	45

* Может быть заменен одним комплектом 15-мм сиг

мых аварийных запасов

НАЗ-7БМ (БС)	НАЗ-8	НАЗ-8Б	НАЗ-7М	НАЗ-7МБ	НАЗ-И
—	1	1	1	1	—
1	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	1
—	1	1	—	2	2
1	1	1	1	1	1
1	1	—	—	—	—
—	1	—	1	1	1
—	1	—	1	—	—
1	1	1	1	1	1
20	30	20	20	20	10
45	45	—	45	—	—

нального патрона.

Комплектация	НАЗ-У	НАЗ-7
Рыболовная снасть в коробке, компл.	—	1
Компас, шт.	1	1
Нож-мачете, шт.	—	—
Нож-пила (размещается в кармане летного костюма), шт.	1	1
Светофильтр, шт.	—	1
Пила проволочная, шт.	—	1
Консервный нож, шт.	—	1
Накомарник, шт.	—	—
Фонарь ФМ-1 с батареями, компл.	—	1
Запасные батареи к фонарю ФМ-1, шт.	—	—
Приспособление для сбора дождевой воды (полиэтиленовая пленка), шт.	—	—
Фляга полиэтиленовая для воды (в чехле), шт.	—	1
Шапочка теплозащитная, шт.	—	—
Памятка по выживанию, брошюра	—	1
Лодка спасательная МЛАС-10Б или плот ПСН-1, шт.	1	1**
Лыжи-снегоступы, пар	—	1***
Химический опреснитель ХО-2, компл.	—	2** (на 3,5 л воды)

* Крепится на руке.
** В морском варианте.
*** В северном варианте.

НАЗ-7БМ (БС)	НАЗ-8	НАЗ-8Б	НАЗ-7М	НАЗ-7МБ	НАЗ-И
—	1	—	—	—	—
1	1	1	—	—	1*
—	1	1	1	1	—
1	1	1	1	—	—
1	1	1	1	1	1
—	—	—	—	—	—
1	1	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—
1	1	—	—	—	—
—	2	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—
1	1	1	1	1	—
—	1	1	1	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

Комплектация	НАЗ-У	НАЗ-7
Продуктовый запас		
Фляги (бачки) с водой, шт.	1 на 0,7 л	2 по 1,5 л*
Карамель леденцовая, г	—	—
Консервы мясные, г	—	400
Сахар-рафинад, г	300	630
Соль, г	60	60
Оружие и боеприпасы		
5,45-мм автомат АКС-74У, шт.	—	—
Кобура для автомата, шт.	—	—
5,45-мм патроны к автомату (30 шт. в магазине), магазинов	—	—
9-мм патроны к пистолету ПМ (в коробке), шт.	—	16
Гранаты ручные типа Ф-1 или РГД-5 с запалами (в подсумке), шт.	—	—
Масса НАЗа, кг	7	10

Примечания: 1. Носимый аварийный запас авиации и размещается поверх летного обмундирования.
2. НАЗ-7БМ (НАЗ-7БС) комплектуется в ранце
3. НАЗ-7МБ комплектуется в ранце НАЗ-7М с до
4. НАЗ-8Б комплектуется в ранце НАЗ-8.
5. При использовании НАЗ-7 с парашютной систе нительно укладывается нож-мачете в чехле.

* В пустынном варианте.
** В варианте 2.
*** В варианте 1.

НАЗ-7БМ (БС)	НАЗ-8	НАЗ-8Б	НАЗ-7М	НАЗ-7МБ	НАЗ-И
1 на 1,5 л	1 на 0,9 л и 1 на 1,8 л	1 на 1,8 л	1 на 1,5 л**	2 по 0,5 л	1 на 0,5 л
—	—	120	1020***	120	—
200	400	—	—	—	—
—	810	—	—	—	—
60	60	60	—	60	—
1	—	1	—	1	1
—	—	—	—	—	1
4	—	4	—	4	4
16	16	16	16	16	—
—	—	—	—	—	2
10	18	18	11	11	12

НАЗ-И предназначен для летного состава вертолетной

НАЗ-7.

полнительным чехлом, пришнурованным к ранцу НАЗа

мой ПС-М серии 4 в комплект аварийного запаса допол-

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
САЖ-43П	Спасательный авиационный жилет	Индивидуальный, для поддержания человека на плаву	1,5
АСЖ-58	Авиационный спасательный жилет	То же	2,0
АСЖ-63П	То же	»	0,95
АСП-74	Авиационный спасательный пояс	»	1,3
МЛАС-10Б	Лодка авиационная спасательная одноместная	»	3,5

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
3	—30 — +45	—	—	Жилет, пакет с сигнальным красителем
2	—30 — +50	До 0,5	Есть	Жилет, углекислотный баллончик, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, сигнальное зеркало, свисток, сигнальный краситель, подъемный строп, карабин
2	—15 — +30	До 0,5	—	Жилет, углекислотный баллончик, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, свисток
2	—30 — +50	0,5	Есть	Пояс, конверты с поплавками и углекислотными баллончиками, плечевая лямка, мягкая петля
1	—30 — +50	1—3	—	Лодка, углекислотный балон, мех ручной, плавучий якорь, черпак

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
ПСН-1	Плот	Индивидуальный, для поддержания человека на плаву	3,0
МСК-5	Морской спасательный комплект *	Индивидуальное снаряжение летного состава	10,5

* Изготовляется 8 размеров.

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
				для воды, аварийные пробки
1	—30—+50	1—1,5	—	Плот, углекислотный баллон, мех ручной, плавучий якорь, губка для удаления воды
1 камера на капюшоне и 2 поплавка на туловище (АСП-74)	Обеспечивает жизнедеятельность на плаву при температуре воды 0°С и выше, волнении до 5 баллов и температуре воздуха до —15°С не менее 12 ч	0,5	Есть	Защитный шлем, кислородная маска, защитный, водозащитный и тепловентилирующий комбинезоны, теплозащитные чулки, ботинки, гермоперчатки, укладки с поплавками АСП-74, сигнальный патрон ПСНД, нож авиационный, сигнальный краситель, имеется карман для радиостанции Р-855УМ

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
ВМСК-4	Высотный морской спасательный комплект *	Индивидуальное снаряжение летного состава	11,9—13,8
УГК-4	Универсальный гидрокомбинезон **	Индивидуальное снаряжение спасателя, позволяет проводить надводные и подводные работы (при наличии акваланга)	11
ГКД	Гидрокомбинезон десантника ***	Индивидуальное снаряжение спасателя, позволяет	7—7,3

* Изготовляется 8 размеров.
**Изготовляется 10 размеров.
***Изготовляется 2 размеров.

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
2 поплавка АСП-74	Обеспечивает жизнедеятельность на плаву при температуре воды 0°С и выше, волнении до 5 баллов и температуре воздуха до —15С° не менее 12ч	0,5	Есть	Гермошлем или защитный шлем с кислородной маской, высотный компенсирующий или противоперегрузочный костюм, компенсирующие перчатки и носки, ботинки, морской костюм, поплавки АСП-74 в укладке, теплозащитный комбинезон с теплозащитными чулками, гермоперчатки, нож авиационный
—	—30—+40	—	—	Комбинезон, подшлемник, перчатки, маска, ласты
2	—30—+40	—	—	Куртка, брюки, перчатки, камера плаву-

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
		проводить эвакуационные работы на воде	
ЛАС-5М-3	Лодка авиационная спасательная 5-местная	Групповое спасательное средство для экипажа (пассажиров)	32
ПСН-6А	Плот спасательный надувной авиационный 6-местный	То же	86

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
				чести, разъемное кольцо, жгут, кольцо жесткое, свисток, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65
4	—30—+50	4—5	—	Лодка, углекислотный баллон, парус, надставка для весла, 3 весла, черпак, плавучий якорь, аварийный запас в мешке, соединительный конец, мех ручной, аварийные пробки, аварийная радиостанция
2	—30—+66	2—3	—	Плот со снаряжением, система газонаполнения, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, якорь плавучий, мех ручной, нож плавающий, черпак для воды, губ-

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
ПСН-6АК	Плот спасательный надувной авиационный 6-местный	Групповое спасательное средство для экипажа (пассажиров)	40,5
СП-12	Спасательный плот 12-местный	То же	65

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
				ка, аварийные пробки, контейнер с аварийным запасом, мешок со снаряжением, кольцо плавучее спасательное с линем, аварийная радиостанция Р-861
2	—60—+70	1	—	Плот, система газонаполнения, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, якорь плавучий, черпак, аварийные пробки, аварийный запас в чехле, кольцо плавучее с линем, аварийный радиомаяк «Комар-2М»
3	—30—+50	3,5	—	Плот, система газонаполнения, ручной мех, плавучий якорь, мягкий баллон для воды, 2 весла, соединительный

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
ПСН-20А	Плот спасательный надувной авиационный 20-местный	Групповое спасательное средство для экипажа (пассажиров)	180
ПСН-20АК	Плот спасательный надувной авиационный 20-местный	То же	82

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
				конец, 11 мешков для дополнительного снаряжения, аварийный запас, аварийная радиостанция
2	—30—+66	3	—	Плот, система газонаполнения, плавучий якорь, мех ручной, нож плавающий, черпак с губками, кольцо плавучее с линем, мешок с электрооборудованием, 2 контейнера с аварийным запасом, аварийные пробки, аварийная радиостанция
2	—60—+70	1	1	Плот, система газонаполнения, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, якорь

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг
ПСН-25/30	Плот спасательный надувной 25—30-местный	Групповое спасательное средство для экипажа (пассажиров)	70

Количество секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин	Наличие подъемных приспособлений	Комплектация
				плавучий, черпак, аварийные пробки, аварийный запас в чехле, кольцо плавучее с линем, аварийный радиомаяк «Комар-2М»
4	—30—+66	1	—	Плот, система газонаполнения, кольцо плавучее с линем, мешок со вспомогательным снаряжением, аварийный запас в чехле, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, плавучий якорь, черпак

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

к ст. 171

ТАБЛИЦЫ ВИЗУАЛЬНЫХ ЗНАКОВ И СИГНАЛОВ. СРЕДСТВА ВИЗУАЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

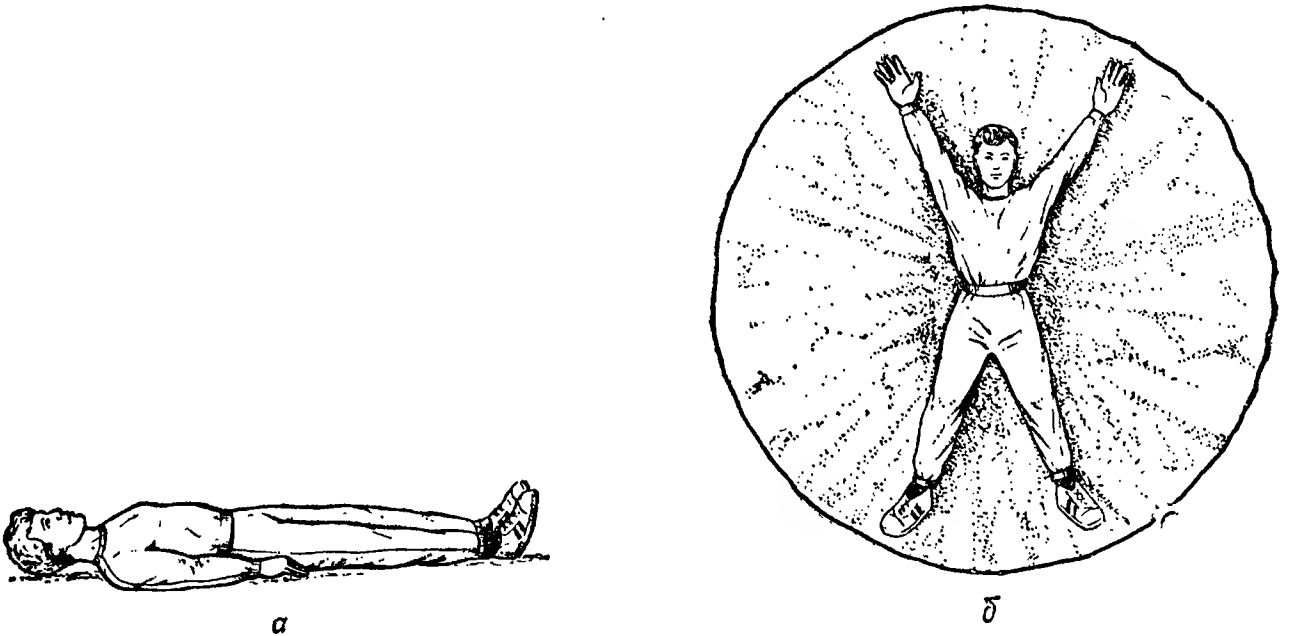
Визуальные знаки и сигналы, передаваемые потерпевшими бедствие, а также поисковыми самолетами (вертолетами) при бедствии воздушных судов СССР на территории СССР

Значение знака или сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие самолета (вертолета)		Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного самолета (вертолета)	
	с помощью фигуры человека	с помощью парашюта	эволюциями самолета (вертолета)	с помощью ракет
Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие	Фигура лежащего человека (рис. 2, *а*)	Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека (рис. 2, *б*)	—	—
Нуждаемся в продовольствии, воде, в теплом обмундировании	Фигура сидящего человека (рис. 3, *а*)	Купол парашюта сложен треугольником (рис. 3, *б*)	—	—

Значение знака или сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие самолета (вертолета)		Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного самолета (вертолета)	
	с помощью фигуры человека	с помощью парашюта	эволюциями самолета (вертолета)	с помощью ракет
Покажите, в каком направлении идти	Фигура человека с руками, поднятыми вверх и несколько разведенными в стороны (рис. 4, *а*)	Купол парашюта вытянут в длину (рис. 4, *б*)	—	—
Здесь можно произвести посадку	Фигура человека, присевшего на корточки с вытянутыми руками (рис. 5, *а*)	Купол парашюта сложен квадратом (рис. 5, *б*)	—	—
Приземляйтесь в указанном направлении	Фигура стоящего человека с вытянутыми вперед руками в направлении захода на посадку (рис. 6, *а*)	Купол парашюта сложен в виде посадочного «Т» (рис. 6, *б*)	—	—

Значение знака или сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие самолета (вертолета)		Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного самолета (вертолета)	
	с помощью фигуры человека	с помощью парашюта	эволюциями самолета (вертолета)	с помощью ракет
Здесь садиться нельзя	Фигура человека с поднятыми и сложенными крестообразно руками (рис. 7, *а*)	Купол парашюта сложен в виде креста (рис. 7, *б*)	—	—
Вас вижу	—	—	Вираж в горизонтальной плоскости (круг над обнаруженными людьми)	Зеленая ракета
Ожидайте помощи на месте, за вами прибудет самолет (вертолет)	—	—	Полет в горизонтальной плоскости восьмеркой	Красная ракета
Идите в указанном направлении	—	—	Полет самолета над потер-	Желтая ракета

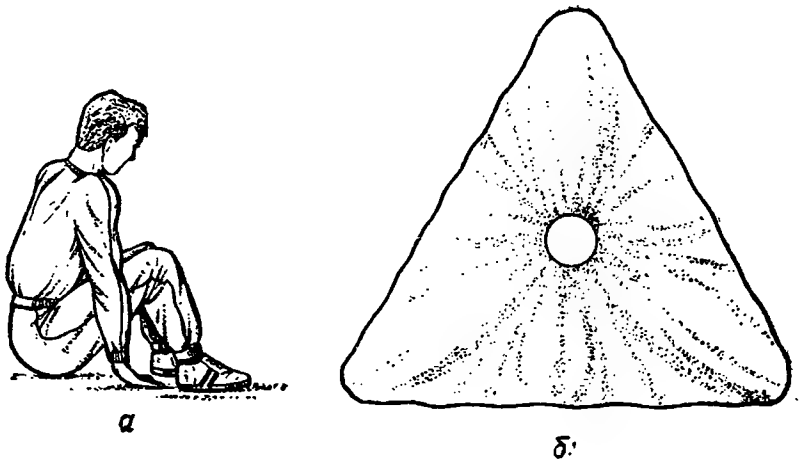
Значение знака или сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие самолета (вертолета)		Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного самолета (вертолета)	
	с помощью фигуры человека	с помощью парашюта	эволюциями самолета (вертолета)	с помощью ракет
			певшими бедствие в направлении курса движения	
Вас понял	—	—	Покачивание с крыла на крыло	Белая ракета
Вас не понял	—	—	Полет змейкой	Две красные ракеты
Обозначьте направление посадки и место приземления	—	—	Пикирование с последующим вводом в вираж	Две зеленые ракеты



а *б*

Рис. 2. Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие:

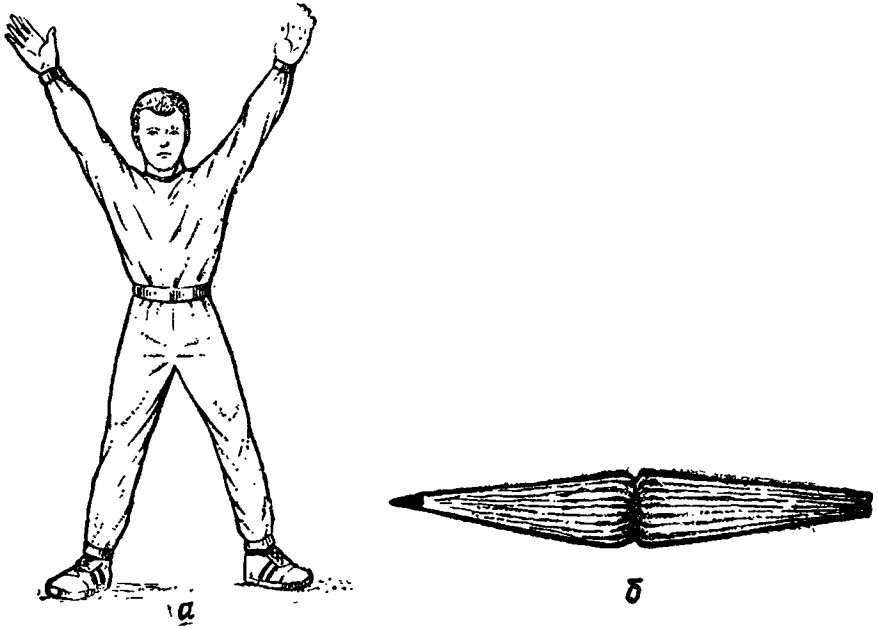
а — фигура лежащего человека; *б* — купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине — фигура лежащего человека



а *б*

Рис. 3. Нуждаемся в продовольствии, воде, теплом обмундировании:

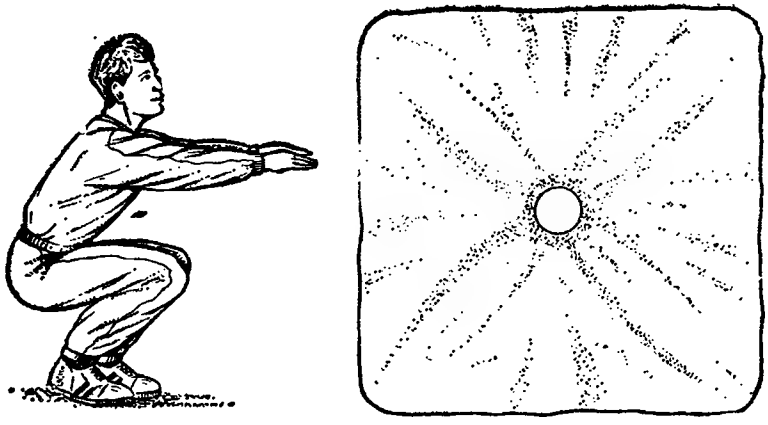
а — фигура сидящего человека; *б* — купол парашюта сложен треугольником



а *б*

Рис. 4. Покажите, в каком направлении идти:

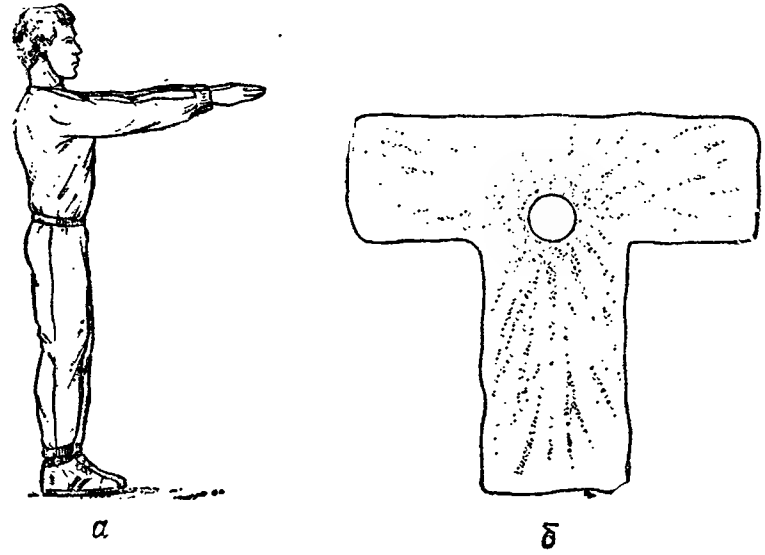
а — фигура человека с руками, поднятыми вверх и несколько разведенными в стороны; *б* — купол парашюта вытянут в длину



а *б*

Рис. 5. Здесь можно произвести посадку:

а — фигура человека, присевшего на корточки с вытянутыми руками; *б* — купол парашюта сложен квадратом



а *б*

Рис. 6. Приземляйтесь в указанном направлении:

а — фигура стоящего человека с вытянутыми вперед руками направлении захода на посадку; *б* — купол парашюта сложен виде посадочного «Т»

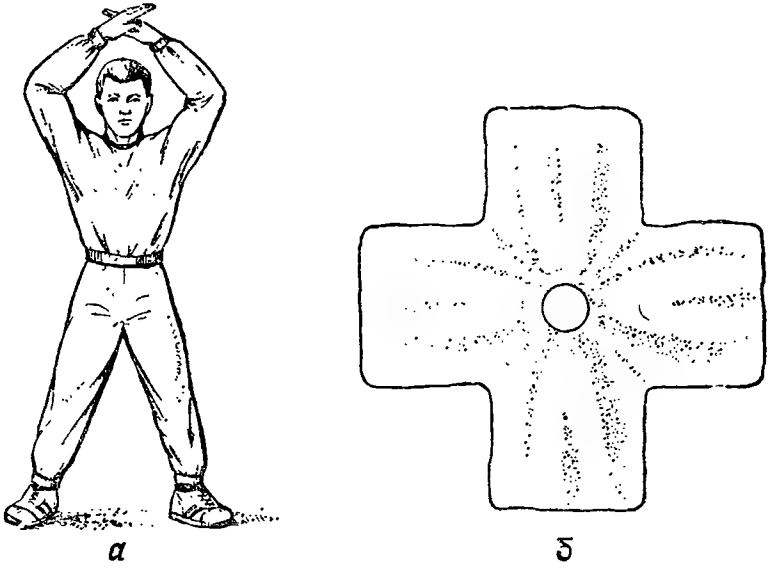
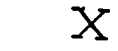
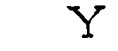
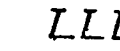
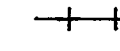
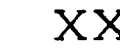


Рис. 7. Здесь садиться нельзя:

а — фигура человека с поднятыми и сложенными крестообразно руками; *б* — купол парашюта сложен в виде креста

Визуальные международные знаки, применяемые при проведении поиска и спасания

Значение знака	Знак
Требуется помощь	
Требуется медицинская помощь	
Нет или отрицательно	
Да или положительно	
Двигаемся в этом направлении	
Операции закончены	
Мы нашли всех людей	
Мы нашли только несколько человек	
Мы не в состоянии продолжать поиск, возвращаемся на базу	
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	

Значение знака	Знак
Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	→ →
Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск	N N

Примечания: 1. Размер знаков должен быть не менее 2,5 м и их следует делать в максимальной степени заметными.

Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение знаков на поверхность земли может быть осуществлено путем утрамбования почвы, окраской поверхности маслом, уранином и т. п.

Привлекать внимание к знакам можно с помощью сигнальных ракет, дыма, отраженного света, радио и т. д.

Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажем воздушного судна, то он обязан подать следующие сигналы:

а) при дневном свете — покачивание крыльями воздушного судна;

б) при наступлении темноты — включение и выключение дважды посадочных фар; если воздушное судно ими не оборудовано, включение и выключение дважды аэронавигационных огней.

Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что знак, поданный с земли, не понят.

2. При выполнении поисково-спасательных работ на море могут подаваться следующие сигналы:

а) если экипажу воздушного судна надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж воздушного судна должен произвести следующие маневры:

выполнить по крайней мере один круг над надводным судном;

пересечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

б) если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал, указанный в пункте «а» настоящего примечания, больше не требуется, то экипаж воздушного судна должен пересечь линию кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

в) экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала, указанного в пункте «а» настоящего примечания, должен дать следующие сигналы:

поднять кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв «Т»;

изменить курс и следовать за воздушным судном.

При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна должен:

поднять международный флаг «N» (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв «N».

Средства визуальной сигнализации

Средства визуальной сигнализации бывают пиротехническими, светотехническими, звуковыми и цветовыми.

К пиротехническим средствам относятся различные типы ракет и сигнальные патроны.

К светотехническим средствам относятся сигнальное зеркало и различные типы ручных фонарей и сигнальных ламп, входящих в комплекты НАЗов и надувных спасательных средств.

К звуковым средствам относятся звуковые ракеты и свистки.

К цветовым средствам относятся химические вещества для окрашивания окружающей среды в контрастные цвета.

Патрон сигнальный ночного и дневного действия (ПСНД) может применяться в любое время суток. Он состоит из двух частей, из которых одна горит огнем красного цвета, а другая — с выделением оранжевого

дыма. Время горения каждой части составляет 30 с. Дальность видимости огня ночью и дыма днем достигает: с высоты 500 м — 25—30 км ночью и 8—10 км днем; над водной поверхностью с корабля — 20 км ночью и 6 км днем.

Для приведения патронов в действие необходимо отвернуть крышку, извлечь шнур и на вытянутых руках резко дернуть за кольцо на конце шнура.

У ПСНД на крышке ночной части патрона имеется выемка. Зажженный патрон держать в вытянутой руке по ветру под углом 15—75°. Во избежание повреждения плавсредств искрами патрон необходимо держать над водой.

Патрон красного цвета РПСП-40К служит для подачи сигналов в дневное и ночное время. Правила пользования сигнальным патроном приведены на патроне.

Сигнальный патрон красного цвета с приспособлением для отстрела предназначен для подачи сигналов поисковым самолетам и вертолетам в целях обнаружения местоположения экипажа, терпящего бедствие. Приспособление для отстрела представляет собой металлический стержень в виде авторучки, на одном конце которого имеется резьбовое отверстие для навинчивания сигнальных патронов. В корпусе приспособления смонтированы боевая пружина с ударником и приспособление для взведения.

Приспособление для отстрела и сигнальные патроны укладываются в коробку или чехол.

Сигнальное зеркало предназначено для подачи светового сигнала отраженными солнечными лучами (в виде солнечного зайчика). Зеркало изготовлено из стали с полированной плоской поверхностью. Дальность обнаружения «зайчика», поданного зеркалом из комплекта НАЗа, достигает 14 км, из комплекта группового плота — 37 км.

Наведение «зайчика» на самолет осуществляется в соответствии с инструкцией, нанесенной на обратной стороне зеркала.

Сигнальный краситель — порошок, который при попадании в воду образует днем большое желто-зеленое, а ночью ярко-зеленое флюоресцирующее пятно, хорошо видимое с воздуха. С помощью его можно окрашивать также снег, для чего порошок необходимо распылить на снегу. С помощью красителя на снегу можно наносить различные знаки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

к ст. 123

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Самолеты и вертолеты, привлекаемые к поисково-спасательным работам, оборудованы поисковой радиотехнической аппаратурой АРК-У2 или АРК-УД.

Для выполнения спасательных работ самолеты имеют устройства для сбрасывания на парашютах грузов, а вертолеты — оборудование для подъема пострадавших людей с воды и суши на режиме висения.

Основными характеристиками, определяющими эффективность поисковых самолетов и вертолетов, являются:

ширина полосы обследования ΔL;

поисковая производительность N;

максимальная площадь обследования $S_{\text{обсл max}}$.

Ширина полосы обследования определяется дальностью действия $Д$ поисковой аппаратуры по сигналам радиомаяков или аварийных радиостанций и коэффициентом K, учитывающим перекрытия соседних полос обследования, который зависит от точности самолетовождения. Ширина полосы обследования вычисляется по формуле $\Delta L = 2ДK$, где K можно приближенно принять равным 0,75.

Под поисковой производительностью самолетов и вертолетов понимается площадь суши или водной поверхности, которую самолет (вертолет) может обследовать с помощью поисковых радиотехнических средств в течение 1 ч. Поисковая производительность определяется по формуле $N = \Delta LV$, где V — истинная скорость горизонтального полета.

Максимальная площадь обследования определяется по формуле $S_{\text{обсл max}} = Nt_{\max}$, где $t_{\max}$ — максимальная продолжительность горизонтального полета самолета (вертолета).

Площадь обследования определяется по формуле $S_{\text{обсл}} = Nt_{\text{обсл}} = N(t_{\max} - t) = N(t_{\max} - 2R/V)$, где $t_{\text{обсл}}$ — время обследования; t — время, потребное на полет са-

молета (вертолета) от аэродрома до района поиска и обратно; R — дальность полета до района поиска.

Характеристики, определяющие эффективность поисковых самолетов и вертолетов, приведены в нижеследующей таблице.

Зная площадь района поиска $S_{\text{поиска}}$ и определив площадь обследования одним самолетом, можно рассчитывать необходимый наряд самолетов n для обследования всего района поиска данным типом самолета за минимальный срок: $n = S_{\text{поиска}}/S_{\text{обсл}}$.

При проведении поисково-спасательных работ ночью привлекаются вертолеты Ми-8МТ, оборудованные двумя дополнительными фарами типа ПРФ-4, которые обеспечивают освещение местности с высоты 150 м и посадку на необозначенные площадки.

Поисковые характеристики вертолетов и самолетов

Самолет (вертолет)	Рекомендуемая высота полета, м	Рекомендуемая истинная скорость полета V, км/ч	Варианты заправки топливом, кг	Максимальный радиус полета с 10% запасом топлива, км	Дальность действия Д АРК-У2 по Р-855УМ, км	Ширина полосы обследования ΔL км	Поисковая производительность N, км²/ч
Ми-26	1000	255	9220	435	25	37,5	$9{,}4\times10^3$
Ми-8МТ	500	225	1420	215	15	22,5	$4{,}9\times10^3$
			2140	327			
			2860	445			
Ми-14ПС	500	220	2946	410	15	22,5	$4{,}9\times10^3$
			3331	450			
Ка-27ПС	500	220	2600	470	15	22,5	$4{,}9\times10^3$
Ил-76ПС	8000	750	79000	3500	90	135	101×10^3
Ан-12БП	800	550	14600	1635	90	135	74×10^3
			22050	2795			
Ан-72ПС	6000	550	13000	2000	65	97,5	53×10^3
Ан-24ПРГ	6000	450	4800	1220	65	97,5	$43{,}9\times10^3$
Ан-2	2000	180	900	665	30	45	$7{,}7\times10^3$

Примечания: 1. Максимальный радиус полета приведен для штилевых условий, а также для высот,

скоростей и вариантов заправки топливных баков, указанных в таблице.

2. Величины $Д$, ΔL и N определены для среднепересеченной местности в районе поиска. При поиске над горной и лесистой местностью величины $Д$, ΔL и N могут уменьшаться в 1,5—2 раза.

3. При поиске самолетами и вертолетами, оборудованными аппаратурой АРК-УД, величины $Д$, ΔL и N увеличиваются в 1,5—2 раза.

к ст. 124

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКА ПОТЕРПЕВШИХ БЕДСТВИЕ

1. Порядок выполнения радиотехнического поиска потерпевших бедствие

Поиск экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, самолетами (вертолетами), оборудованными УКВ радиопеленгационной аппаратурой, является основным методом поиска.

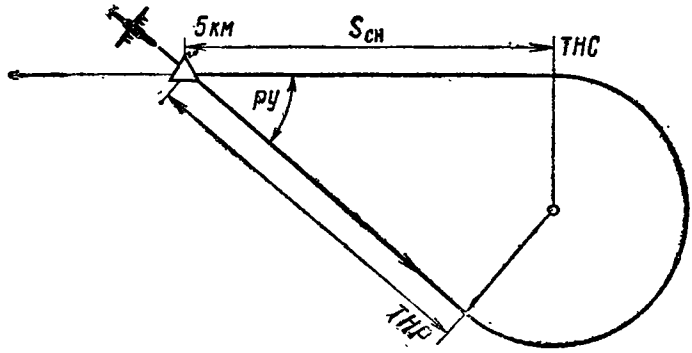


Рис. 8. Маневр для выхода на аварийную радиостанцию с использованием АРК:
ГНР — точка начала разворота; ТНС — точка начала снижения

При обнаружении с помощью радиокомпасов АРК-У2, УРК-УД, ЮР-26 сигнала работающей аварийной радиостанции (радиомаяка), убедившись в устойчивости индикации указателя курсовых углов самолетного (вертолетного) УКВ-радиопеленгатора, экипаж осуществляет привод самолета (вертолета) на указанную радиостанцию.

После пролета аварийной радиостанции (радиомаяка), что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180°, экипаж выполняет маневр (рис. 8) с расчетом повторного выхода на нее на высоте полета, обеспечивающей визуальное обнаружение пострадавших. Снижение с заданной высоты осуществляется с разрешения руководителя полетов.

2. Порядок определения района поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие

В общем виде, когда нет дополнительных сведений, район поиска может быть определен следующим образом (рис. 9):

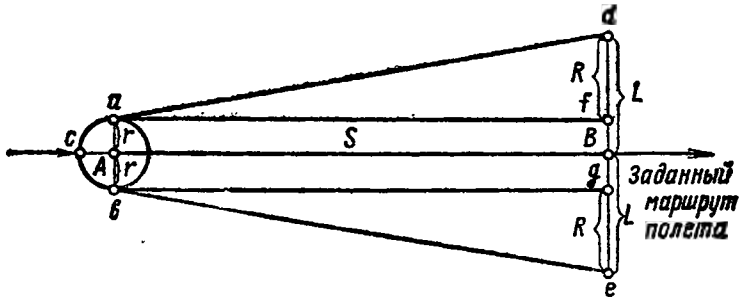


Рис. 9. Определение района поиска

на рабочей карте наносится участок (AB) заданного маршрута полета воздушного судна, потерпевшего бедствие, от последней контрольной точки, при пролете которой с ним имелась связь (точка A), до точки, в которую он не прибыл или в которой с ним не была установлена связь (точка B);

вдоль участка маршрута (AB) в масштабе карты наносится полоса шириной $\pm r$, равной значению погрешностей определения места воздушного судна при пролете точки A (полоса a, f, g, b);

из точки B перпендикулярно к линии маршрута откладываются отрезки Be и Bd, равные максимальному боковому уклонению L воздушного судна за время прохождения пути S.

Полученная на карте фигура (a, d, e, b, c) и будет районом наиболее вероятного местонахождения воздушного судна, потерпевшего бедствие.

3. Порядок разбивки района поиска на квадраты

При визуальном обследовании район поиска разбивается на квадраты размером 20×20 км согласно палетке с сеткой визуального поиска (рис. 10). При необходимости квадрат 20×20 км разбивается на 4 квадрата 10×10 км в соответствии с палеткой. Для более де-

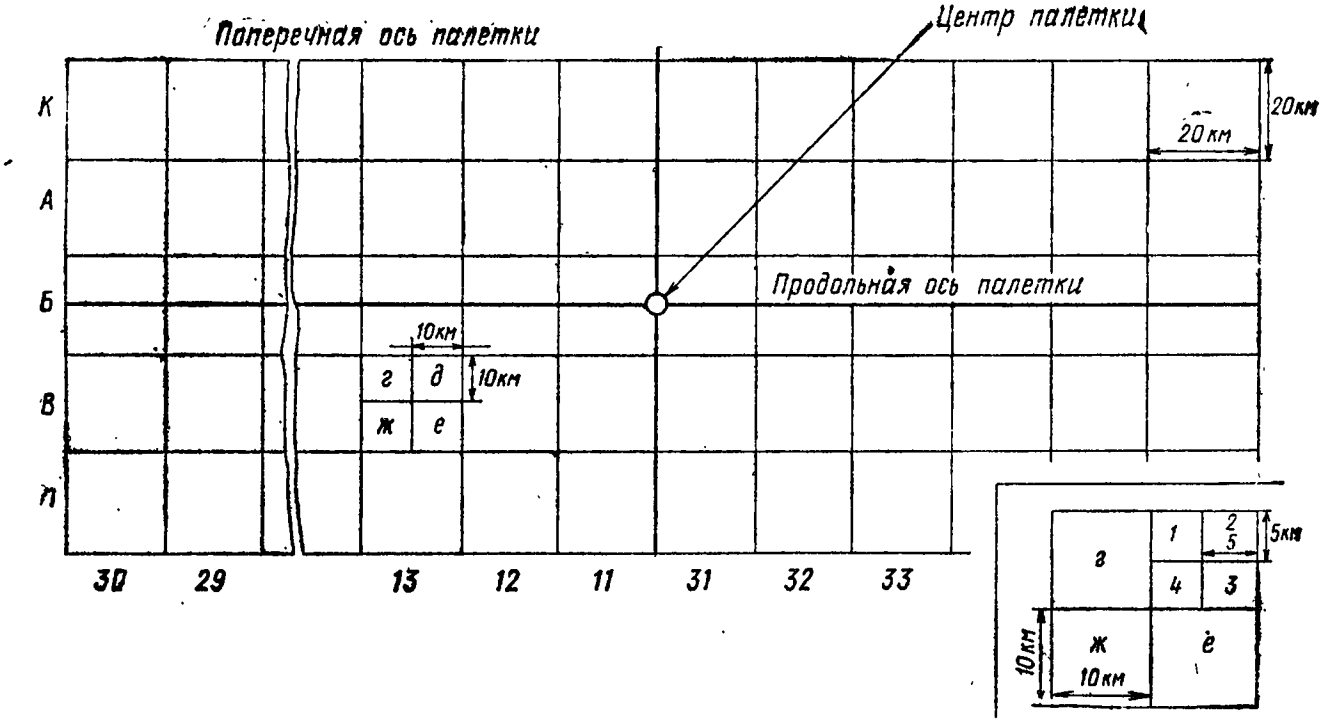


Рис. 10. Палетка с сеткой визуального поиска

тального обследования сильнопересеченной лесистой местности наземной поисково-спасательной командой квадрат 10×10 км разбивается на 4 квадрата 5×5 км.

Руководителем ПСР (расчетом КП) определяются квадраты первоочередного обследования и маршрут поиска.

При использовании палетки с сеткой визуального поиска необходимо:

совместить поперечную ось палетки с северным направлением истинного меридиана;

совместить центр палетки с контрольной точкой аэродрома (КТА), характерным ориентиром или с центром предполагаемого района бедствия;

пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки.

При обследовании полосы шириной более 60 км условные обозначения квадратов согласовываются с вышестоящим пунктом управления и с ГАСКЦ СССР в рабочем порядке.

4. Способы поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие

Если в результате сплошного обследования района поиска с помощью радиотехнических средств потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не уста-

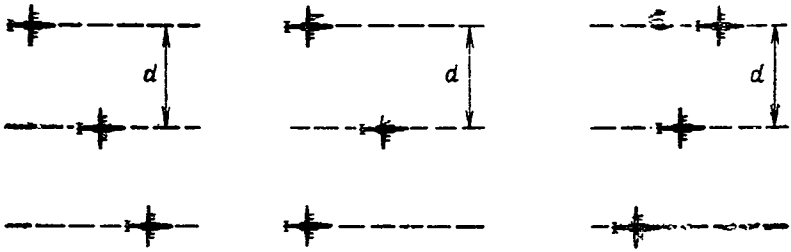


Рис. 11. Поиск способом «Гребенка»

новлена, с разрешения руководителя ПСР производится визуальный поиск, который может осуществляться следующими способами: «Гребенка», «Параллельное галсирование», «Расширяющийся квадрат» и «Заданный маршрут».

Поиск способом «Гребенка» (рис. 11) применяется в целях просмотра большей площади в минимальное вре-

мя и при наличии достаточного количества поисковых самолетов (вертолетов).

Способ «Гребенка» заключается в одновременном обследовании района поиска группой самолетов (вертолетов) путем совместного полета по параллельным прямо-

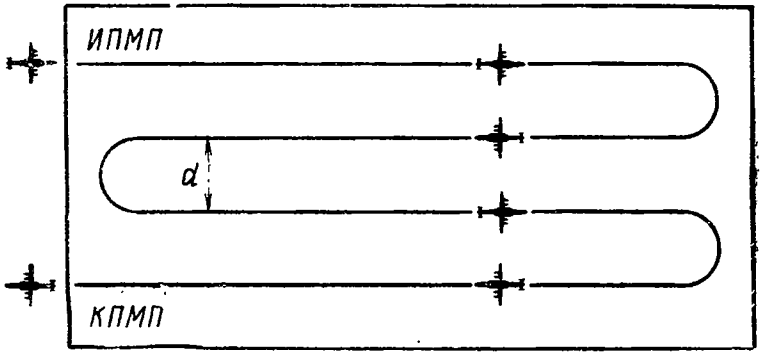


Рис. 12. Поиск способом «Параллельное галсирование» одиночным самолетом:

ИПМП — исходный пункт маршрута поиска; КПМП — конечный пункт маршрута поиска

линейным маршрутам на интервалах, составляющих примерно 75% визуальной видимости или дальности действия поисковой аппаратуры.

Способ «Гребенка» применяется, как правило, при организации поиска на больших удалениях от места базирования поисковых самолетов (вертолетов).

Поиск способом «Параллельное галсирование» (рис. 12, 13) применяется при недостаточном количестве имеющихся поисковых самолетов (вертолетов) и для обследования значительной площади.

При этом способе район поиска может быть разделен на несколько участков поиска (полос), которые просматриваются одновременно несколькими одиночными самолетами (вертолетами) или последовательно одним самолетом (вертолетом).

Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения потерпевшего бедствие воздушного судна.

Расстояние между галсами (при обеспечении 25% перекрытия) устанавливается таким же, как и интервал

между самолетами (вертолетами) при поиске способом «Гребенка». Интервал между полосами обследования берется равным половине расстояния между галсами.

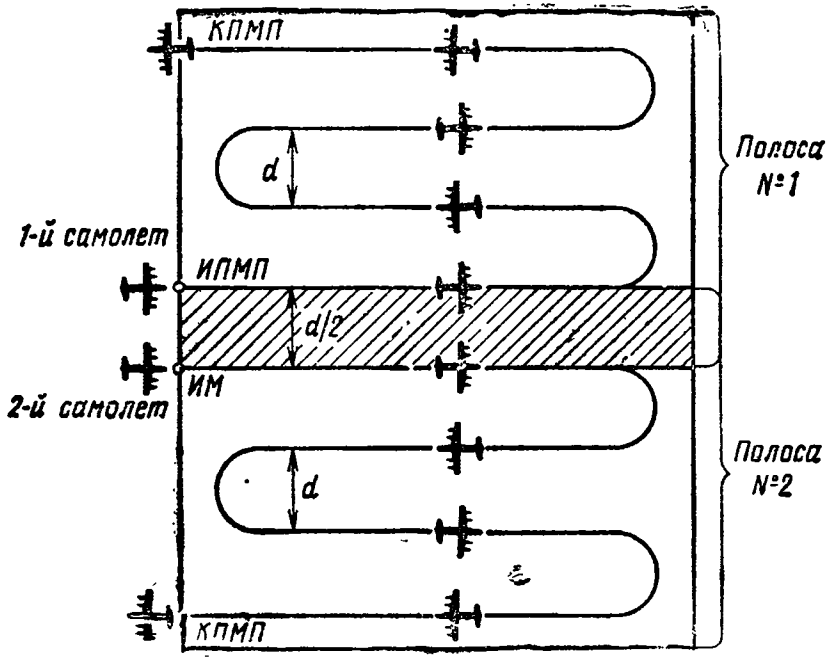


Рис. 13. Обследование двух полос района поиска одновременно двумя самолетами способом «Параллельное галсирование»

Для сокращения количества разворотов прямолинейные участки галсов целесообразно ориентировать вдоль полос обследования.

Поиск способом «Расширяющийся квадрат» (рис. 14) применяется, как правило, при наличии данных о месте бедствия воздушного судна.

Поиск состоит в обследовании одиночным самолетом (вертолетом) района вокруг известной точки, в котором предполагается нахождение потерпевшего бедствие экипажа.

Расстояние между соседними параллельными участками маршрута должно гарантировать сплошной просмотр местности.

Рекомендуемое расстояние между галсами при поиске:

в редком лесу — 1 км;
в густом лесу — 0,5 км;
на открытой местности — 2 км.
Длина галсов должна быть 10—20 км.

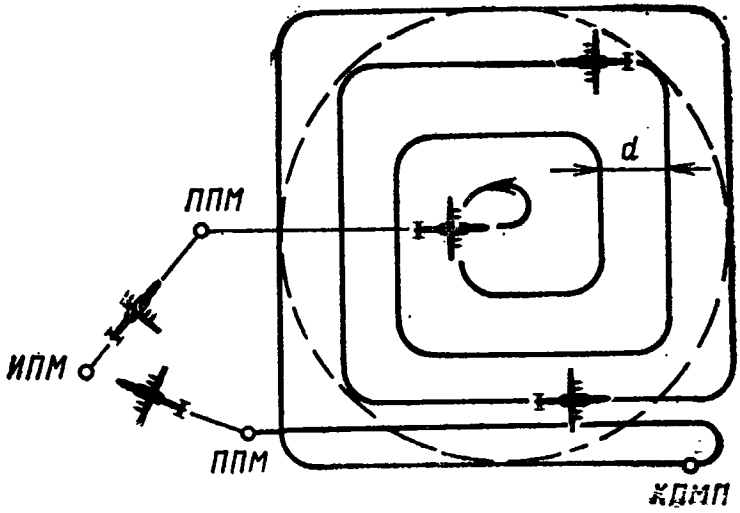


Рис. 14. Поиск способом «Расширяющийся квадрат»

Поиск способом «Заданный маршрут» (рис. 15) выполняется по линии заданного пути, проходящей вдоль участка маршрута воздушного судна, потерпевшего бед-

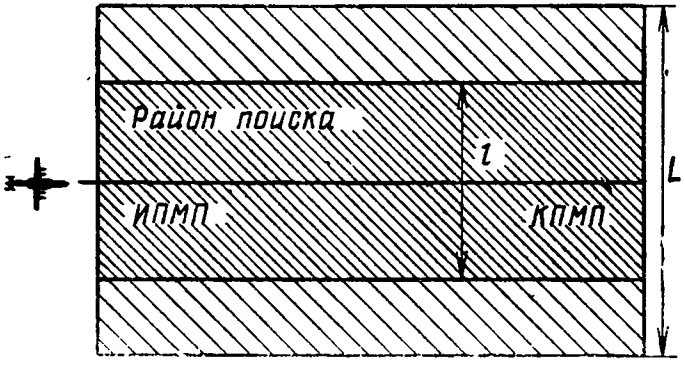


Рис. 15. Поиск способом **«Заданный маршрут»:**
ИПМП — исходный пуикт маршрута поиска; КПМП — конечный пункт маршрута поиска; *L* — ширина полосы захвата (обследования) поисковой радиотехнической аппаратурой; *l* — ширина района поиска

ствие. Способ применяется, когда район поиска представляет собой полосу, ширина которой составляет 0,5—0,7 дальности действия поисковой аппаратуры на заданной высоте полета поискового самолета (вертолета).

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

к ст. 132

ПРЕДЕЛЬНЫЕ СРОКИ РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО ПОИСКА ПОТЕРПЕВШИХ БЕДСТВИЕ

Район поиска	Срок поиска
В границах районов аэродромов:	
а) для Европейской части территории СССР южнее 58° с. ш.	45 мин
б) для Европейской части территории СССР севернее 58° с. ш. и территории Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии	1 ч
Вне границ районов аэродромов:	
а) для Европейской части территории СССР южнее 58° с. ш.	1 ч 30 мин
б) для территории Сибири и Дальнего Востока южнее 58° с. ш., а также Средней Азии	2 ч

Примечания: 1. Сроки радиотехнического поиска указаны для экипажей поисково-спасательных воздушных судов с момента подачи команды на вылет из готовности № 2, для воздушных судов Министерства гражданской авиации сроки увеличиваются на время до 25 мин в зависимости от времени года.

2. В сроки поиска включено время на взлет, полет в район бедствия, поиск, посадку вертолета на место происшествия, десантирование спасательного имущества и снаряжения.

3. Сроки поиска вне границ аэродромов на территории СССР севернее 58° с. ш., а также на акваториях морей и океанов в границах зоны ответственности за ПСО СССР определяются в зависимости от удаления района бедствия и базирования поисково-спасательных воздушных судов по формуле:

$$T = Д/V + t_в + t_п,$$

где T — срок радиотехнического поиска; V — скорость полета поисково-спасательного воздушного судна; $Д$ — удаление аэродрома вылета поисково-спасательного воздушного судна от района бедствия; $t_в$ — нормативное время вылета поисково-спасательного воздушного судна из готовности № . . . ; $t_п$ — время поиска ($t_п = 1$ ч, если известны координаты места бедствия; $t_п = 2$ ч, если координаты места бедствия неизвестны).

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

к ст. 132

ОТЧЕТ
О ПРОВЕДЕННОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ

(высылается в недельный срок после ее окончания)

1. Порядковый номер ПСР с начала года ———

2. Дата ———

3. Зона ответственности ———

4. Аэродром вылета воздушного судна, потерпевшего бедствие ———

5. Характер задания, маршрут, зона, круг ———

6. Обстоятельства происшествия ———

———

———

———

———

7. Руководитель поиска ———

8. Метеоусловия, характеристика местности ———

———

———

———

———

9. Данные об экипаже, потерпевшем бедствие.

Тип воздушного судна, принадлежность	Звание, фамилия, инициалы командира корабля (летчика), количество членов экипажа, их состояние, количество пассажиров, их состояние	Наличие и тип аварийных радиостанций, тип НАЗа	Азимут, удаление района бедствия от аэродрома вылета (посадки)

10. Дежурные силы и средства, привлекаемые к поиску.

Аэродром дежурства, принадлежность дежурного средства	Дежурное средство	Степень готовности	Наличие и тип АРК-У2 (УД)	Кем и когда дана команда на вылет (выход)	Время вылета (выхода)	Удаление от места бедствия, км

11. Ход поиска и затраты на ПСР.

Время бедствия (московское)	Через какое время с момента бедствия выполнена операция, ч. мин					Обследованная площадь, км²			Количество полетов		Количество привлекаемого личного состава, чел.
	Доклад		Обнаружение радиотехнически, визуально	Подход спасателей	Эвакуация пострадавших	радиотехническим способом	визуально	воздушным фотографированием			
	на КП объединения	в ГАСКЦ СССР								Налет	

12. Ущерб, причиненный на местности, _____

_____

_____

13. Анализ проведенной ПСР:

а) положительный опыт _____

_____

_____

_____

_____

_____

б) основные недостатки _____

_____

_____

_____

_____

_____

в) предложения по совершенствованию ПСР _____

_____

_____

г) оценка ПСР _____

_____

_____

Начальник штаба _____
(воинское звание, подпись, фамилия, инициалы)

_____

„_____" _____ 19_____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 13

к ст. 133

УДОСТОВЕРЕНИЕ НА ПРАВО ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ

Командир экипажа _____
(Воинское звание, фамилия, имя, отчество)

подготовлен к выполнению полетных заданий на вертолете (самолете) _____ при метеорологических условиях:
Тип

№ п/п	Виды применения вертолета (самолета), ПСР	Метеоусловия		Примечание
		днем	ночью	

Командир _____
(Воинское звание, подпись, фамилия, инициалы)

„_____“ _____ 19_____г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 14

к ст. 134

ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ ПОМЕЩЕНИЯ ДЛЯ ЭКИПАЖА ДЕЖУРНОГО ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО САМОЛЕТА (ВЕРТОЛЕТА) И СПАСАТЕЛЬНОЙ ПАРАШЮТНО-ДЕСАНТНОЙ ГРУППЫ

Помещение для размещения экипажа дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) и спасателей СПДГ должно быть расположено в непосредственной близости от КДП (КП) части, базирующейся на аэродроме дежурства, и места стоянки дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета).

Для размещения личного состава, несущего круглосуточное дежурство в системе поисково-спасательного обеспечения полетов авиации, целесообразно предусмотреть следующие помещения:

класс для экипажа дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) и спасателей СПДГ;

спальные помещения;

комнату отдыха;

кладовую для хранения аварийно-спасательного и парашютно-десантного имущества и снаряжения.

В классе для экипажа дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) и спасателей СПДГ должны быть:

телефонная и громкоговорящая связь с КП (КДП) аэродрома;

световая и звуковая сигнализации для приведения экипажа в готовность № 1 и подъема его в воздух;

опись документов;

опись оборудования, инвентаря и имущества;

инструкция по противопожарной безопасности;

инструкция экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета);

планшет дислокации поисково-спасательных сил и средств в зоне (районе) ответственности;

таблица фактической метеорологической обстановки;

схема связи управления и взаимодействия при проведении поисково-спасательных работ в зоне ответственности;

таблица международных знаков, применяемых при проведении поиска и спасения;

таблицы наивыгоднейших высот полета при радиотехническом и визуальном поиске, а также дальностей визуального обнаружения людей, воздушных судов на местности;

плакаты «Организация поисково-спасательного обеспечения полетов авиации»;

плакаты с указанием мест проникновения спасателей на самолет (вертолет) при аварийно-спасательных работах;

планшет мер безопасности при выполнении поисково-спасательных работ;

наглядная агитация.

В специально отведенном месте должна храниться необходимая документация:

Наставление по поисково-спасательному обеспечению полетов авиации;

Инструкция (руководство) по летной эксплуатации экипажу данного типа самолета (вертолета);

Наставление по производству полетов;

Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР;

карты масштаба 1 : 200 000 — района ответственности, 1 : 500 000 — зоны ответственности и палетки визуального поиска к ним;

полетная документация;

Книга приема и сдачи дежурства, документации и имущества;

другие необходимые документы по решению командира части.

Спальные помещения оборудуются в зависимости от конкретных условий дислокации и должны обеспечивать высокую степень готовности и нормальный отдых личного состава.

Питание личного состава, задействованного на дежурство в системе поисково-спасательного обеспечения в готовности № 2, должно быть организовано на аэродроме, в помещении дежурного экипажа или в другом месте, определенном командиром части, но обеспечива-

ющем получение команды на вылет и взлет в установленные сроки.

В комнате отдыха необходимо иметь: мягкую мебель; телевизор; радиоточку; настольные игры; периодическую печать.

Размещение помещений и их оборудование должны обеспечить выполнение задач ПСО полетов авиации в установленные сроки.

Кроме того, на здании должен быть установлен щит с противопожарным имуществом, а в помещении должны быть огнетушители.

ПРИЛОЖЕНИЕ 15

к ст. 151

ПОРЯДОК ПОДБОРА И ПОДГОТОВКИ ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ

При подборе и подготовке площадок для посадки поисково-спасательных вертолетов необходимо руководствоваться требованиями, изложенными в Инструкции о порядке использования вертолетов (самолетов) армейской авиации (М., Воениздат, 1981).

Под посадочные площадки для вертолетов могут использоваться ровные участки местности (луг, поле, лесная поляна), имеющие твердый грунт; в зимнее время, кроме того, замерзшие озера и реки.

При подборе площадки (минимальные размеры площадок для посадок и взлетов вертолетов Ми-2, Ми-8 и Ка-27 приведены в таблице) учитываются:

наличие препятствий на границах площадки;

состояние грунта поверхности площадки (снег, песок, грязь и т. д.);

наличие предметов, затрудняющих выполнение посадки и взлета (камни, пни, кустарник, предметы, поднимаемые струей несущего винта и затрудняющие пилотирование и работу двигателей).

Для обеспечения безопасности посадки (взлета) вертолетов пыльные посадочные площадки летом по возможности поливаются водой, а зимой очищаются от снега.

После оценки вышеуказанных элементов и выполнения необходимых работ по подготовке площадки к приему вертолетов необходимо произвести оборудование площадки, которое заключается:

в обозначении границ площадки;

в обозначении места приземления вертолетов;

в оборудовании конуса для определения направления ветра.

Границы площадки обозначаются через 50 м флажками летом белого, а зимой черного цвета, ночью — фонарями красного цвета.

Место приземления вертолетов обозначается флажками, устанавливаемыми на расстоянии 15 м один от другого. Расстояние между посадочными воротами при

Минимальные размеры площадок для посадок и взлетов вертолетов Ми-2, Ми-8 и Ка-27

Состав группы	Размеры площадки (ширина × длина), м			
	без препятствий на подходах		с препятствиями на границах площадки высотой 25 м	
	День	Ночь	День	Ночь
Одиночный вертолет	30×30	50×80	75×100	100×200
Пара	100×120	130×150	180×300	200×320

посадке нескольких вертолетов 75 м. Ночью на место флажков устанавливаются фонари белого цвета или зажигаются плошки.

Для определения направления ветра при посадке и взлете на площадке оборудуется конус. Конус изготавливается из материала черного и белого цветов, прикрепляется к металлическому круглому кольцу диаметром 40—45 см. Кольцо с конусом крепится к шесту с таким расчетом, чтобы в зависимости от направления ветра могло свободно вращаться. Конус устанавливается на открытом месте на расстоянии 50—100 м от площадки и не должен мешать заходящим на посадку и взлетающим вертолетам. Для определения направления ветра можно также использовать дымовые шашки, дымный костер и др.; при этом необходимо, чтобы дым не мешал подходу и посадке вертолетов.

СОДЕРЖАНИЕ ДОКЛАДА КОМАНДИРА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО САМОЛЕТА (ВЕРТОЛЕТА) О ПРОВЕДЕННОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ

После выполнения ПСР командир экипажа докладывает о ней командиру части рапортом. Примерное содержание доклада:

тип поискового самолета (вертолета);

командир экипажа;

время и дата вылета;

выделенный район поиска;

какой метод поиска проведен (визуальный или радиотехнический);

какие способы применялись;

высота поиска;

время начала и конца поиска;

время, затраченное на поиск;

число наблюдателей на борту;

результаты поиска;

фактически осмотренный район;

характеристика местности, трудность поиска;

объект поиска найден (не найден);

местоположение объекта и его состояние;

число и состояние потерпевших бедствие;

место обнаружения других объектов;

частоты и позывные, которые были использованы для связи;

сигналы, полученные от потерпевших бедствие;

наличие СПДГ на борту, ее применение и результаты;

сброшенные грузы и результаты;

погода в районе поиска.

ПРИЛОЖЕНИЕ 17

к ст. 182

СОДЕРЖАНИЕ ПЛАНА ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

При проведении поисково-спасательной работы на КП авиационного объединения на карте масштаба 1 : 500 000 разрабатывается план проведения поисково-спасательной работы, на котором должны быть:

«легенда» о потерпевшем бедствие воздушном судне;

маршрут полета воздушного судна;

данные радиолокационной проводки, время потери радиосвязи, радиопеленги, запрашиваемые экипажем, потерпевшим бедствие;

вероятный район бедствия (район поиска);

ближайшие дежурные поисково-спасательные силы и средства и дополнительно привлекаемые к поиску;

маршрут полета самолета на радиотехнический поиск и полоса обследования радиотехническим способом;

сетка визуального поиска;

маршрут полета самолета-ретранслятора;

командный пункт, с которого осуществляется управление поисковыми силами и средствами, центры ЕС УВД и другие органы управления воздушным движением;

воинское звание и фамилия руководителя ПСР, РП в районе поиска;

маршруты полетов поисковых самолетов (вертолетов) и движения НПСК;

местоположение медицинских учреждений;

погода в районе поиска;

время доклада на КП, вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств, обнаружения, подхода спасателей, эвакуации;

астрономические и справочные данные;

результаты поиска.

Образец плана приведен на рис. 16.

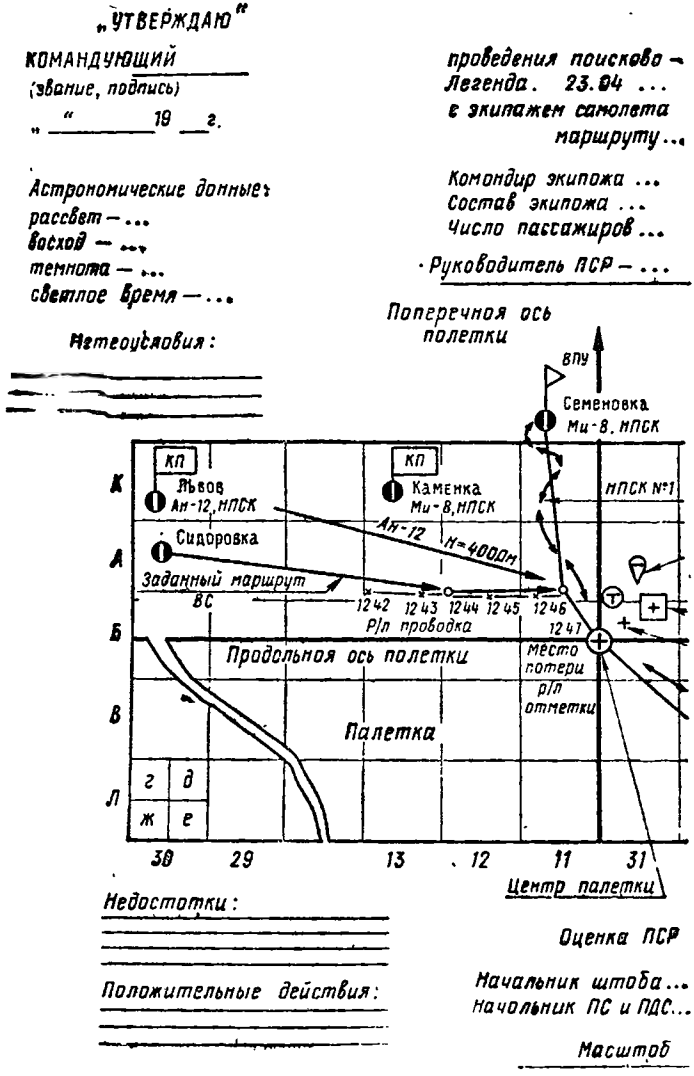


Рис. 16. План поисково

а — общий вид

ПЛАН

спасательных работ по ...
в 12ч 47мин пропала радиосвязь
..., выполнявшего полет по
М! ...

...

(должность, звание, Ф И О)

Учет выполненных работ

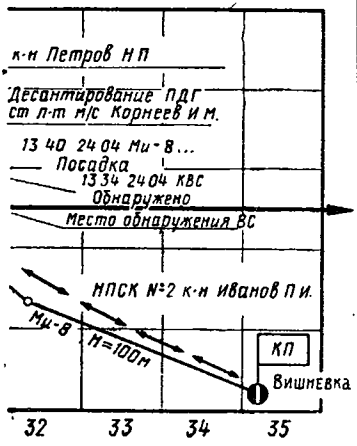
№ п/п	Поисковые средства	Аэродром вылета (выхода)	Аэродром посадки	Итого работ, полетов / ч. мин
		24.04 ...		
1	Ми-8	Каменка	Каменка	1 / 1.10
2	Ми-8	Каменка	Семеновка	1 / 1 20
3	Ми-8	Семеновка	Семеновка	1 / 0.40
4	НПСК	Вишневка		

Всего: полетов, налет, обследовано: р/т, визуально; привлекалось: самолетов, вертолетов, НПСК (АСК) и других дополнительно выделенных сил и средств

26.04 ...

27.04 ...

ИТОГО: полетов ..., налет...
Обследовано:
р/т,
визуально
Привлекалось:
самолетов,
вертолетов,
НПСК (АСК) и др.



(звание, подпись)
(звание, подпись)

1:500000

спасательных работ:
плана; *б* — палетка

ПРИЛОЖЕНИЕ 18

к ст. 184

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПО ПСО ПОЛЕТОВ НА КОМАНДНЫХ ПУНКТАХ И ПУНКТАХ УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ АВИАЦИИ

Основные документы	В объединениях		В соединениях	В частях	На ЗЦ ЕС УВД	На РЦ ЕС УВД
	имеющих зону ПСО полетов	не имеющих зону ПСО полетов				
Наставление по авиационной поисково-спасательной службе СССР (поисково-спасательное обеспечение полетов авиации)	+	+	+	+	+	+
Инструкция по организации ПСО полетов авиации в зоне управления воздушным движением центра ЕС УВД	+				+	
Инструкция по производству полетов в районе аэродрома, полигона (раздел ПСО)				+		
Инструкция экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета), СПДГ и НПСК				+		
Положение об ОГ КП авиаобъединения по ПСО полетов авиации и КО	+					

Основные документы	В объединениях		В соединениях	В частях	На ЗЦ ЕС УВД	На РЦ ЕС УВД
	имеющих зону ПСО полетов	не имеющих зону ПСО полетов				
План дежурства поисково-спасательных сил и средств на сутки	+	+	Выписка из плана	Выписка из плана	+	Выписка из плана
Журнал учета и график проверок дежурных поисково-спасательных сил и средств	+	+	+			
Журнал учета подготовки к ПСР экипажей самолетов (вертолетов) поисково-спасательных частей и подразделений	+		+			
Памятки расчетам КП, лицам ГРП по действиям при получении сигнала бедствия	+	+	+	+	+	+
Схема оповещения о бедствии и вызова дежурных поисково-спасательных сил и средств	+	+	+	+	+	+

Основные документы	В объединениях		В соединениях	В частях	На ЗЦ ЕС УВД	На РЦ ЕС УВД
	имеющих зону ПСО полетов	не имеющих зону ПСО полетов				
Комплект карт масштаба 1 : 1 000 000, 1 : 500 000, 1 : 200 000 своей зоны, района ответственности за ПСО полетов	+	+	+	+	+	+
Палетка с сеткой визуального поиска (по масштабу карт)	+	+	+	+	+	+
Форма срочных докладов о бедствии	+	+	+	+	+	+
Карта-планшет обстановки по ПСО полетов авиации	+	+	+	+	+	+
График выделения дежурных поисково-спасательных сил и средств	+		+	+	+	+
Журнал учета поисково-спасательных работ	+	+				
Журнал учета спасательных работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях	+	+				

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

к ст. 196

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПО ПСО ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ, РАЗРАБАТЫВАЕМЫХ В АВИАЦИОННЫХ ОБЪЕДИНЕНИЯХ, СОЕДИНЕНИЯХ И ЧАСТЯХ

Основные документы	Объединение	Соединение	Часть
Постоянно действующие документы			
Инструкция по организации ПСО полетов авиации в зоне (районе) управления воздушным движением ЕС УВД	+		
Инструкция по производству полетов в районе аэродрома, полигона (раздел ПСО)			+
Инструкция экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета), СПДГ и НПСК			+
Справка-доклад по состоянию ПСО полетов авиации с пояснительной запиской	+	+	
План работы методического совета (вопросы ПСО)		+	+
Памятки расчетам КП, лицам ГРП по действиям при получении сигнала бедствия	+	+	+
Документы, разрабатываемые на год			
План боевой подготовки	+	+	+
План командирской подготовки (тематика занятий по учебным группам)	+	+	+

Основные документы	Объединение	Соединение	Часть
Перспективный план работы начальника ПС и ПДС	+	+	+
План-график учета средств спасания	+	+	
План-график выполнения регламентных работ на средствах спасания			+
Журнал предварительной подготовки и выполнения прыжков с парашютом			+
Журнал учета поисково-спасательной и парашютно-десантной подготовки			+
Журнал выдачи и приема парашютно-спасательного и десантного имущества			+
График направления летного состава в спеццентры	+	+	+
План-график летной подготовки экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов)	+	+	+
Журнал учета подготовки летного состава, СПДГ и НПСК к проведению ПСР			+
Приказы по части:			
о допуске экипажей самолетов (вертолетов) к выполнению поисково-спасательных работ			+
о назначении СПДГ, НПСК, закреплении за ними автотранспорта, аварийно-спасательного имущества и снаряжения, а также об организации их дежурства			+
Донесение о состоянии ПСО полетов авиации (представляется 2 раза в год)	+	+	+

Основные документы	Объединение	Соединение	Часть
Документы, разрабатываемые на месяц			
План работы начальника ПС и ПДС	+	+	+
График выделения дежурных поисково-спасательных сил и средств	+	+	+
График проверки дежурных поисково-спасательных сил и средств	+	+	+
Материалы проведения итогов (раздел ПСО)	+	+	+

Примечание: Данный перечень не ограничивает право командира отдавать распоряжения на разработку других приказов и документов по ПСО полетов авиации.

ПРИЛОЖЕНИЕ 20

к ст. 200

ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ КЛАССА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ И ПАРАШЮТНО-ДЕСАНТНОЙ СЛУЖБЫ

Класс поисково-спасательной и парашютно-десантной службы должен быть оборудован следующими наглядными пособиями.

1. Парашют с ранцем и подвесной системой.

2. Образцы аварийно-спасательного имущества и снаряжения.

3. Состав НАЗов и плавсредств, находящихся на эксплуатации в авиачасти, и порядок их применения.

4. Катапультный пневматический тренажер.

5. Плакаты «Организация ПСО полетов авиации».

6. Плакаты «Выживание летного состава в различных климатогеографических условиях».

7. Плакаты «Порядок вскрытия аварийных люков на эксплуатируемой авиационной технике».

8. Таблица тактико-технических данных поисково-спасательных средств.

9. Выписка из Наставления: «Степени готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств».

10. Схема организации связи, взаимодействия в зоне (районе) ПСО при проведении ПСР и порядок передачи и приема сообщения о бедствии.

11. Перечень спасательного имущества на дежурных поисково-спасательных средствах, СПДГ, НПСК и авиационной технике, находящейся на вооружении части.

12. Таблица визуальных знаков и сигналов. Средства визуальной сигнализации.

13. Основные требования к оборудованию площадки для посадки вертолетов.

14. Действия потерпевших бедствие при эвакуации вертолетом с режима висения.

15. Порядок проведения радиотехнического поиска поисковыми самолетами (вертолетами).

16. Таблица допустимых сроков эксплуатации аварийно-спасательного имущества и снаряжения.

17. Обязанности должностных лиц части по организации ПСО полетов авиации.

В частях, несущих дежурство по ПСО полетов авиации, необходимо дополнительно иметь действующий стенд АРК-УД (АРК-У2).

ПЛАН-
УЧЕТА СРЕДСТВ
а) в авиационном объ

Войсковые части	Наличие изде										
	Р-855УМ	Р-855А1	Р-855А2	Р-855	«Комар-2М»	«Комар-2МП»	«Прибой-2С»	Р-861	УГК-4	ГКД	МСК-5
60334:											
по штату											
в наличии											
подлежит замене:											
в 1990 г.											
в 1991 г.											
6100:											
по штату											
в наличии											
подлежит замене:											
в 1990 г.											
в 1991 г.											
Итого											
Заявлено в Тыл ВВС											

ПРИЛОЖЕНИЕ 21

к ст. 200

ГРАФИК
СПАСАНИЯ
единении, соединении

лий, шт.

ВМСК-4	САЖ-43	АСЖ-58	АСП-74	МЛАС-10Б	ЛАС-5М-3	ПСН-1	ПСН-6	СП-12	РД-54	ГК-30	. . .	Парашют	Подвесная система	. . .

б) в авиационной

№ п/п	Воздушное судно / Бортовой номер	Тип	Парашютная спасательная система			Аварийные средства связи индивидуальные			Источник питания
			Заводской номер / Срок окончания эксплуатации	Дата очередных РР		Заводской номер / Срок окончания эксплуатации	Дата очередных РР		Заводской номер / Срок окончания эксплуатации

части

Индивидуальные плавсредства				НАЗ					Другие средства спасания	Примечание
Лодка, плот		Жилет, пояс								
Заводской номер / Срок окончания эксплуатации	Дата очередных РР	Заводской номер / Срок окончания эксплуатации	Дата очередных РР	Заводской номер / Срок окончания эксплуатации	Дата очередных РР	Дата замены продовольственной группы	Дата замены медицинской группы			

ПРИЛОЖЕНИЕ 22

к ст. 209

СОДЕРЖАНИЕ ДОКЛАДА НАЧАЛЬНИКА НПСК О ПРОВЕДЕННОЙ РАБОТЕ

По окончании ПСР начальник НПСК обязан о результатах поиска доложить рапортом, в котором указать:

аэродром дежурства, степень готовности;

пофамильный состав НПСК;

поставленную задачу;

время и дату получения команды на поиск;

фактическое время выхода в назначенный район поиска;

удаление района поиска от аэродромов дежурства;

способ доставки и время прибытия в район поиска;

погоду в районе поиска;

применявшиеся способы поиска;

время начала и окончания поиска;

результаты поиска;

осмотренный район;

характеристики местности;

найден или не найден объект поиска;

местонахождение объекта поиска и его состояние;

число и состояние потерпевших бедствие;

средства связи и используемые частоты для радиосвязи;

используемое имущество;

снаряжение и израсходованные в процессе ПСР продукты;

предложения по совершенствованию ПСР и дополнительные данные.

ПРИЛОЖЕНИЕ 23

к ст. 211

УДОСТОВЕРЕНИЕ №
СПЕЦИАЛИСТА ЕДИНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ СССР

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 21 сентября 1989 г. № 772

Настоящее удостоверение выдано

тов. _____

_____
(Воинское звание)

_____
(Фамилия)

Фото 4,5×6 см

_____
(Имя)

_____
(Отчество)

пользуется правом проверки дежурных авиационных поисково-спасательных сил и средств на всей территории Советского Союза независимо от ведомственной принадлежности и правом внеочередного проезда железнодорожным и авиационным транспортом при следовании для организации поиска и спасания потерпевших бедствие.

Исполнительные комитеты местных Советов народных депутатов и военные комиссариаты должны оказывать необходимую помощь в выделе-

нии сил и средств для проведения поисково-спасательных и эвакуационных работ.

(С правом подъема / Без права подъема дежурных сил и средств)

Гербовая печать

_____
(Личная подпись)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА
ЕДИНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВИАЦИОННОЙ ПОИСКОВО-
СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ СССР

_____
(Воинское звание,

_____
подпись, фамилия, инициалы)

ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Автоматический радиобуй (АРБ) — автоматический радиомаяк, предназначенный для подачи сигнала бедствия в случае вынужденного приземления или приводнения экипажа воздушного судна.

Воздушное судно, терпящее бедствие, — воздушное судно, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями самого экипажа.

Воздушное судно, потерпевшее бедствие, — воздушное судно, получившее при взлете, полете, посадке или падении серьезное повреждение или полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

Вынужденное приземление (приводнение) — приземление (приводнение) воздушного судна или экипажа с парашютом, вызванное аварийной ситуацией в полете.

Зона ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации — участок земной или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которого ответственность за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации возложена на командующего авиационным объединением, имеющим зону ответственности за организацию использования воздушного пространства и управления воздушным движением.

Наземная поисково-спасательная команда (НПСК) — штатная или нештатная команда, сформированная для проведения наземного поиска и оказания помощи экипажу и пассажирам воздушного судна, потерпевшего бедствие.

Носимый аварийный запас (НАЗ) — индивидуальный комплект средств жизнеобеспечения экипажа воздушно-

го судна, предназначенный только для экипажа и остающийся с ним после покидания воздушного судна.

Подручное средство — предмет любого назначения или природный материал, приспосабливаемый экипажем воздушного судна для жизнеобеспечения и спасения в условиях автономного существования.

Поиск — мероприятия, направленные на обнаружение экипажа и пассажиров воздушного судна, потерпевшего бедствие.

Поисково-спасательная работа — комплекс мероприятий, проводимых в целях поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, экипажей и пассажиров судов и личного состава кораблей, а также людей при стихийных бедствиях с привлечением авиационных, морских, наземных сил и средств.

Район ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации — участок земной или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которого ответственность за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации возложена на соответствующее должностное лицо.

Район поисково-спасательных работ — участок земной или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которого проводятся поисково-спасательные работы.

Спасание экипажа воздушного судна — мероприятия по оказанию всех видов помощи по сохранению жизни и эвакуации экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие.

Спасательная парашютно-десантная группа (СПДГ) — группа, организуемая в авиационных частях для десантирования на парашютах или других средствах в район бедствия в целях оказания помощи экипажу воздушного судна, потерпевшему бедствие.

Спасение экипажа воздушного судна — благоприятный исход действий по сохранению жизни экипажа воз-

душного судна в условиях автономного существования и спасания.

Средства жизнеобеспечения экипажа воздушного судна (СЖ) — набор предметов, запас пищи и воды, средства связи и сигнализации, предназначенные для сохранения жизни и спасения экипажа воздушного судна в условиях автономного существования.

Труднодоступная местность — местность, в которой вследствие физико-географических условий, отсутствия путей сообщения значительно затруднены поиск, обнаружение и оказание помощи экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие.

Технический редактор *М. В. Федорова*
Корректор *И. Г. Апухтина*

Сдано в набор 05.03.90. Подписано в печать 27.06.90.
Формат 70×90/32. Печ. л. 8. Усл. печ. л. 9,36. Усл. кр. отт. 8.
Уч.-изд. л. 8,66. Изд. № 7/5869дсп Зак. 4398-дсп

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК